14e Année. — N° 645. Le Numéro : 50 centimes. Europe : 0 fr. 60 — Autres pays : 0 fr. 75 28 Janvier 1911. — Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

LE TOURNOI DE HOCKEY DE CHAMONIX

L'équipe du Canada s'est assuré la victoire dans le tournoi de hockey battant l'Allemagne la France, la Belgique et l'Angleterre. *(Voir page 59).*

Dans ce numéro : **LES MÉMOIRES DE JACK JOHNSON.**

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie. 90, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD
18, Place Vendôme. PARIS

NOS ÉCHOS

UN ÉVÉNEMENT SENSATIONNEL

« Les éditions 1911 des Catalogues Lemaire viennent de paraître. » Cette simple information, toute banale qu'elle puisse paraître à quelques-uns, constitue pourtant, comme l'indique notre titre, un «événement sensationnel» dans le monde des collectionneurs de timbres. C'est que les catalogues Lemaire sont le *vade-mecum* indispensable des philatélistes vraiment soucieux de leurs intérêts : seuls ils indiquent les *cours réels* des timbres ; seuls ils comportent plusieurs milliers de timbres cotés 0,00 (donnés gratuitement aux clients de la maison), 0,01, 0,02, 0,03 et 0,04 c.; ils sont les plus clairs, les mieux ordonnés et ceux qui coûtent le moins cher. Ces catalogues (2 parties : 1840-1900 et XXe siècle) se vendent 2 fr. 20 en France et 2 fr. 50 à l'Etranger. A titre de réclame, la maison Th. Lemaire; 16, av. de l'Opéra, Paris, les fournira *au prix exceptionnel de 1 fr. 35 les deux* aux 100 premiers lecteurs de *La Vie au Grand Air* qui lui en feront la demande.

VOITURES A VENDRE

Les demandes d'insertion doivent être adressées, 11, boulevard des Italiens, et accompagnées de la somme de 2 fr. par ligne.

10 HP Unic, pour taxi landaulet parf. état. S'adr. 86, rue du Pré. Paris (19e).

10-14 HP Renault, limousine, carrosserie légère. Visible chaque jour de 2 à 3 heures, 28, rue Lafontaine. Paris (16e). R. d. a. g.

14-20 HP Renault 1907, d. ph., revue à l'usine, état neuf, Henri ROMBEAU, 5, rue des Parclaires. Le Perreux. **4.000** fr.

14-20 HP Renault, modèle 1905, double carrosserie Kellner phaéton, limousine démontable, capote-cuir, pare-brise, phares et tous accessoires, parfait état de marche, 73, rue Rochechouart. **6.500** fr.

15 HP Berliet 1910, double phaéton ent. lat., capote, pare-brise, lanternes, phares, r. Stepney, pneus rech. S'adr. à Mme Vallé, 5, rue Parrot. **6.500** fr.

16-20 HP Lorraine-Diétrich, 4 cyl. mag., soupapes command. 1904, radiat. nouveau modèle. P. MENARD, 5, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, Paris. **1.500** fr.

18-24 HP Peugeot 1907, double phaéton Faurax, revenue 24.000 fr., revue usine, nombreux accessoires. Photo sur demande. Léon JUILLET, rentier, Chalon-sur-Saône. **6.000** fr.

20-30 HP Renault légère, double berline cuir grand luxe, G. PAGNON 91 *bis*, avenue des Ternes. Tél. 628-44.

24 HP Bréguet 1908, 6 cyl., 2 carros. limousine et double phaeton, torpedo avec capote éclairage électrique et tous accessoires, en ordre de marche, faculté d'essai. S'adresser 21, rue de la Gare, Aubervilliers. **5.500** fr.

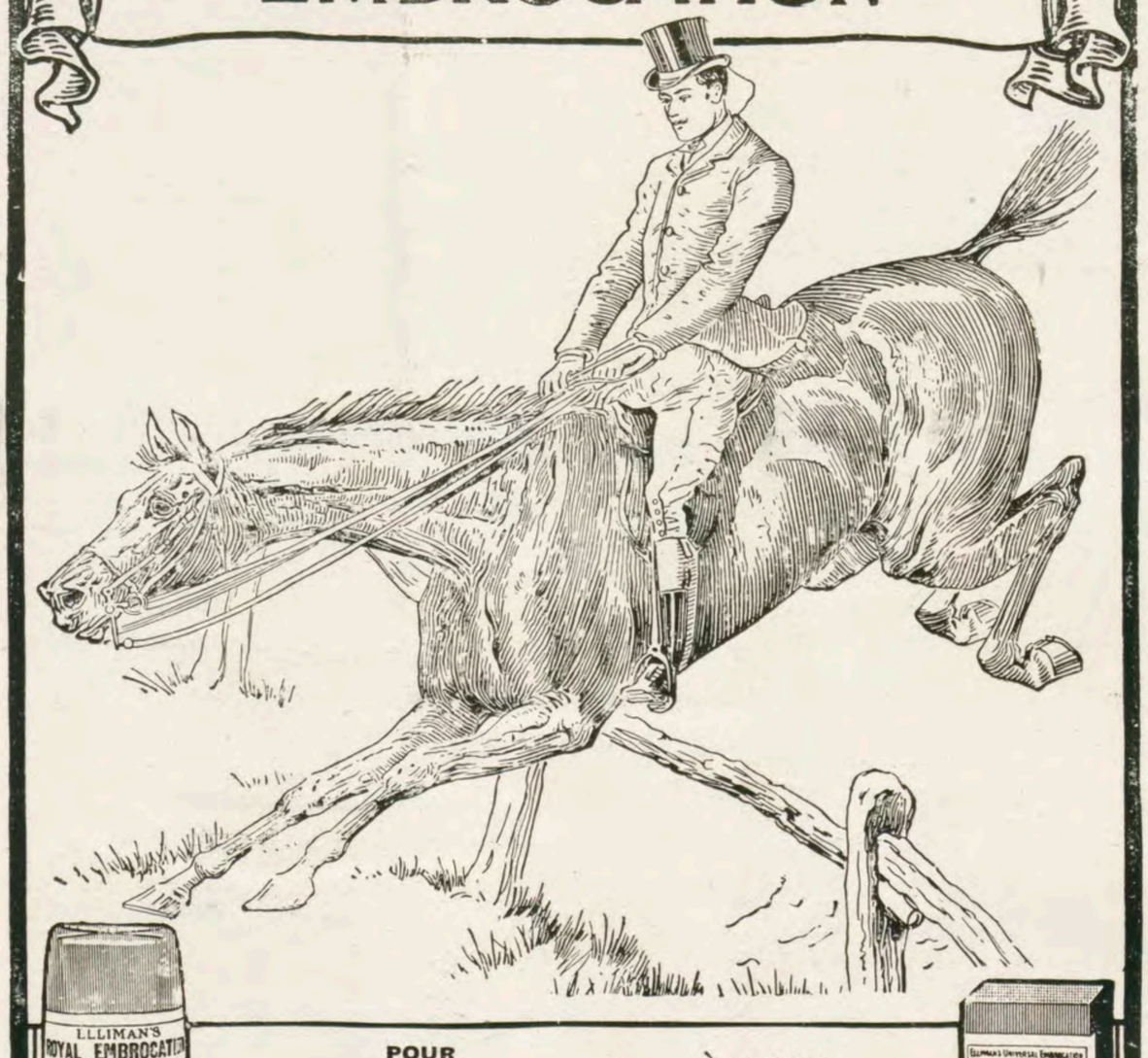
24 HP Occasion unique, limousine Ducommun, 4 cycl., parf. état, access. HUARD huissier, Reims. **1.800** fr.

24 HP Motobloc, limousine 1908, cardan, jantes amovibles, accessoires. CORNET, notaire, Blangy-le-Château (Calvados).

30 HP Léon Bollée, double phaéton, parfait état, accessoires. S'adresser 20, rue Brunel.

Berliet 1911, neuve, Torpido, accessoires, phares. Thiboust, 40, rue Singer, visible le matin.

ELLIMAN'S
EMBROCATION



POUR L'USAGE VÉTÉRINAIRE.

Foulures, Rhumatismes, Capelets, Suros, Eparvin, Courbe, Molettes, Meurtrissures, Coupures et blessures, Genoux couronnés, Maux de gorge, Blessures de la selle, Maux de bouches chez les moutons et les agneaux, Piétin chez les moutons, Foulures chez les chiens, Crampes chez les oiseaux.

Elliman's Royal Embrocation.

À L'USAGE DES PERSONNES.

Rhumatismes, Lumbago, Maux de gorge dûs au froid, Rhumes de poitrine, Névralgies, Bronchite chronique, Maux de reins, Meurtrissures, Coupures légères, Foulures, Crampes, Courbature et Fatigue du corps après exercice.

Elliman's Universal Embrocation.

ELLIMAN, SONS & CO., SLOUGH, ANGLETERRE.

Se trouve dans toutes les Pharmacies de France et de l'Etranger.

Chemin de fer d'Orléans. — *Wagons spéciaux pour le transport des automobiles.*

Afin de donner au public de nouvelles commodités pour le transport des automobiles *en grande vitesse*, la Compagnie d'Orléans vient de mettre en circulation un certain nombre de wagons fermés spécialement aménagés.

Ces wagons, qui s'ouvrent aux deux bouts par des portes à deux battants, ont une longueur de 6 m. 54, une largeur de 2 m. 50 et une hauteur de 2 m. 725. Les plus fortes limousines y tiennent donc aisément ; de plus, des dispositifs spéciaux permettent le calage et le chargement facile de la voiture à transporter.

Aucun supplément n'est perçu pour l'utilisation de ces wagons en plus des tarifs de grande vitesse. Restent également applicables les réductions spécialement accordées si le retour de l'automobile à son point de départ a lieu dans un certain délai.

PLAQUES
PAPIERS
PRODUITS

LUMIÈRE
PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
par les Plaques Autochrômes
SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR

La Collection la plus célèbre de

Rosiers est celle de 1re
SOUPERT & NOTTING
spécialistes établis 1855, Luxembourg (Grande Duché)

Colis tout frco, 20 nains, fr. 9, 10.50 et 19.45
15 sarmenteux merveilleux, fr. 9.
Fournisseurs de 6 cours.
Magnifique catalogue illustré fco sur demande

OFFICIERS MINISTÉRIELS

MAISON d'angle à Paris, r. Desrenaudes, 19, et r. Poncelet, 14. Mise : 209 m. Rev. brut : 8.243 f. M. à p. : 70.000 fr. Adj. à 1 ench. Ch. Not. Paris, 7 février 1911. S'ad. à Me PLUCHE, not., 33, r. de la Chapelle, Paris.

Faites composer
et imprimer vos

CATALOGUES DE LUXE

par

PIERRE LAFITTE et Cie.

PRENEZ GARDE, Ma

vous commencez à grossir, et grossir vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre restera ou redeviendra svelte. — Le 50 dragées est expédié franco par le* LABORA 3bis, R. de Dunkerque, Paris, contre mandat-pos TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT C en ayant soin de bien spécifier : *Thyroïdine*

WINSLOW Skates

PATIN
de
Jesse CAR
Gagnant du Patin
(Course de 24 h
CATALOGUE FRA

THE SAMUEL WINSLOW SKATE M. F.
New-York, London, Paris, Berlin.
64, Avenue de la Grande-Armée, PA
Usines : Worcester Mass U.S.A.

BENGALIN

Peinture Email Perfectio

LA BENGALINE S'EMPLO
SUR TOUT & PARTO

MAISONS RECOMMAND

Demander les conditions pour annonces levard des Italiens. Paris.

GAR

AIX-LES-BAINS Central Garage Domi canicien-constructeur du Gigot. Vente, échange, location de luxe. parations et fournitures. A. C. F.-T. C. F.

BOULOGNE-...-mer. Grand Garage Cen gent, 103, ru · Nationale. A. C.

DIEPPE Grand Garage Meyer, ancien ch représent. du R. A. C. A., le plus de la région.

REIMS Grand Hôtel entièrement remis à rage, jardin suspendu, appartem de bains. Téléphone 5 30. tout le confort mo sur la cathédrale

HO

DOUAI Grand Hôtel du Grand Cerf et commerce. Téléphone.—Electricité confort moderne.

NICE Sun Hôtel et Luchon Palace, 41, R. Rendez-vous des sportsmen. Confort m

PONT-l'EVEQUE. Hôtel du Lion-d'Or. Gu priétaire. Confort moderne. Garage renommée.

Demandes et Offres d'Emp

Les insertions sont reçues 11, boulevard d liens, ou par correspondance accompagn somme de 1 fr. 25 par ligne.

Demandes d'em

Jne homme, 23 ans, fam., adroit driver, pilo Coupe Voitures Légères ou Coupe Vttes. J mesnil, 3, pl. la Station, Fontenay-sous-B

Jne hom, exc. fam., volont 16 m. us ch. agence, m. réf. Permis 54.356, bureau

Menuisier travail. dep. 2 ans aéropl. conn appareils, demande place France, étranger Bonnière, 97, rue des Moines, Paris.

Jne h., 26 a., ay. bon. réf., dés. pl. chauf. P ou étr. J. Laperrouzas, 52, b. La Tour-Mau

Offres d'em

On demande un chauf. pour taxi auto. S'adres Simondin, 55, r. Fromont, Levallois-Per

On dem. chauffeur taxi auto avec cautionn rences, 40 bis, rue Guersant, Paris.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cᵉ, January 28 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

28 Janvier 1911 — N° 545
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : **90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68**
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, **la ligne .. .. 2 fr.**
La page .. .. **600 fr.**
Encartage .. .. **750 fr.**

Néri — Weymann — de Boutmy — Van Gaver

WEYMANN VOYAGE AVEC TROIS PASSAGERS

La semaine dernière, Weymann a accompli plusieurs prouesses remarquables. Après avoir fait des cross-country avec deux passagers, il emmenait le 22 janvier, l'ingénieur de Boutmy, le chevalier Néri et M. Van Gaver. Il partait ainsi de Bouy à 11 h. 1/2 et s'envolait vers Bétheny où il atterrissait 27 minutes après. Il établissait donc le merveilleux record du vol de ville à ville à quatre personnes, montrant que le biplan est devenu engin de tourisme. Détail technique : Biplan Henry Farman.

LA PROPRIÉTÉ DE L'AIR

Un procès très curieux vient d'être intenté à Maurice Farman. — Des propriétaires lui demandent des dommages-intérêts sous prétexte que dans ses vols il passe au-dessus de leurs champs. — Enquête auprès des juristes.

Le procès qui vient d'être intenté à Maurice Farman est bien un signe des temps. A un tel point même que le code civil n'a pas prévu le cas. Il s'agit de cultivateurs qui demandent au célèbre aviateur des dommages-intérêts sous prétexte que ses vols au-dessus de leurs terrains leur causent un sérieux préjudice. D'ailleurs nous ne pouvons mieux faire que publier l'assignation qui a été adressée au défendeur :

« *A Monsieur le président du tribunal civil de la Seine :*

1° M. Emile Mauge cultivateur au Haut Buc (S.-et-O.) ;

2° M. Félix Valet, propriétaire et cultivateur demeurant à Chateaufort (S.-et-O) ;

3° M. Jacques Bertrand, ingénieur civil des Mines, propriétaire et cultivateur à Villiers-le-Bacle, demeurant à Chateaufort (S.-et-O), ayant Me Mignon pour avoué ;

4° M. Louis Brinquant, propriétaire, demeurant à Paris, ayant Me R. Dumas pour avoué,

Ont l'honneur de vous exposer que la Société en nom collectif, Henri et Maurice Farman dont le siège social est à Paris, 218, boulevard Pereire, a installé dans la commune de Toussus-le-Noble, près Versailles, un établissement consistant en seize hangars, ateliers, maisons d'habitation, dans lesquels elle abrite à l'heure actuelle 17 aéroplanes ; qu'après s'être livré lui-même à la pratique de l'aviation, il a créé dans cet établissement une école d'aviation où il vend des appareils et en apprend le maniement aux acquéreurs, et où depuis un certain temps, ainsi qu'il l'annonce dans les journaux, il donne à qui le veut, moyennant une redevance de 200 francs par 10 minutes, les émotions d'une promenade en aéroplane, qu'on est donc en droit de dire qu'il a créé et développé à cet endroit une véritable et fructueuse industrie. Or, attendu que les exposants sont propriétaires et locataires de fermes et propriétés importantes situées dans les communes de Chateaufort, de Buc, de Villiers-le-Bacle et Toussus, à proximité de l'exploitation de la Société Farman, que pour les besoins de son industrie, la Société Farman ne se contente pas de faire évoluer ses appareils dans les terrains par lui loués, mais, que quotidiennement ses appareils évoluent à toute heure du jour et cela depuis plusieurs mois a une très faible hauteur au-dessus des propriétés voisines, et notamment de celles des exposants. Que la circulation presque incessante des aéroplanes qui tournent en cercle au-dessus des propriétés voisines trouble profondément la jouissance des exposants, que par leur présence seule et le bruit des appareils qui évoluent ainsi qu'il vient d'être dit à une faible distance du sol, quelquefois à moins de 5 mètres, quand même ils ne roulent pas par terre, ils effraient les animaux domestiques tels que chevaux, moutons, vaches et bœufs, et rendent impossible l'exercice du droit de chasse par suite de la disparition du gibier qui s'est effrayé et dispersé ; que les faits ont été constatés notamment par procès-verbaux de Sarret, huissier à Versailles, en date des 7 et 8 septembre 1910, qu'en outre le public qui afflue les dimanches et jours de fête pénètre dans les propriétés. Qu'en évoluant et en circulant d'une façon continue au-dessus de ses voisins, M. Farman commet une violation des droits de propriété des exposants, violation qui doit être sévèrement réprimée, que jamais les exposants n'ont eu l'idée de mettre entrave au passage accidentel d'aviateurs passant à une hauteur convenable au-dessus de leurs propriétés pour aller d'un endroit à un autre ; que bien plus, lors des débuts personnels de M. Farman, ils ont tout fait pour lui être agréables mais qu'aujourd'hui, en se livrant sans souci du préjudice qu'il cause à ses voisins à une véritable exploitation industrielle telle qu'elle l'exerce, la Société Farman ne fait pas un usage normal de son droit, que ses voisins sont fondés à se plaindre d'inconvénients anormaux et abusifs, qui ne sont pas ceux inséparables d'un voisinage. Que les exposants sont donc en droit de demander ici la réparation du préjudice causé et les mesures nécessaires pour faire cesser les abus commis par la Société Farman, qu'il y a urgence. Pourquoi les exposants requièrent qu'il vous plaise, Monsieur le Président, les autoriser à assigner la Société Henri et Maurice Farman trois jours francs devant la chambre du Tribunal civil de la Seine à laquelle il vous plaira de distribuer l'affaire, d'office, sans préliminaires de conciliation pour, par les motifs ci-dessus énoncés, s'entendre la Société Henri et Maurice Farman condamner à payer à chacun des exposants 5.000 francs à titres de dommages-intérêts, voir dire que dans la huitaine de la signification du jugement à intervenir, la Société Henri et Maurice Farman devra cesser de faire évoluer des appareils au-dessus des propriétés des requérants à une hauteur moindre de 200 mètres, à peine d'une astreinte de 500 francs par chaque contravention constatée sous réserves se pourvoir ainsi que de droit au cas où la Société Henri et Maurice Farman persisterait dans ses agissements, et s'entendre condamner aux dépens. »

* * *

Cette question a semblé mériter l'attention du public. Elle est en effet la première qui vient établir une jurisprudence sur un fait de la locomotion aérienne. Aussi nous sommes-nous adressés aux personnes des plus compétentes pour avoir leur avis.

C'est ainsi que M. Henry Berthélemy, l'éminent jurisconsulte, professeur à la Faculté de Droit de Paris nous écrit :

Le bon sens et le droit ne peuvent pas être en désaccord. Les rédacteurs de nos codes n'ont pas pensé à l'aviation ; ils n'ont pas connu la télégraphie sans fil. En constatant, par un article du code civil, ce que les anciens usages consacraient au profit du maître du sol, — la propriété du dessus et du dessous — ils ont seulement prohibé les empiétements qui se pourraient concevoir au temps où ils écrivaient.

Il m'est interdit de creuser une cave, ou même un tunnel sous votre maison. Il m'est défendu de construire un pont ou d'installer un cable au-dessus de votre jardin. Mais le passage d'un aéroplane doit rester aussi libre — à mon sens — que le passage des ondes hertziennes... ou des ondes sonores. Les seules réserves qu'il y faut faire sont *qu'il ne sera pas fait tort aux propriétés*. Le droit de passer en ballon ne comporte pas le droit de tomber, ni même de jeter du lest dont la chute peut-être dommageable.

Questions de fait et d'espèces.

* * *

De Maître J. A. Jacobson, avocat à la Cour de Paris :

Je pense, au sujet de votre très intéressante question, qu'on s'est laissé entraîner à une fausse interprétation de l'art. 552 du Code civil uniquement à cause de la qualification ancienne donnée au « dessus » du sol. Vous savez qu'on l'appelait autrefois le *cœlum* ! De là est venu tout le mal...

A bien relire — et jamais on ne saurait trop relire un texte de loi ! — l'art 552, on se pénètre du lien nécessaire entre le § 1 : « La propriété du sol emporte la propriété du dessus et dessous » et des deux autres paragraphes !

Le législateur a soin en effet, sinon de délimiter, du moins de définir aussitôt ce qu'il faut entendre par *dessus* et *dessous*.

Au dessus, « le propriétaire peut faire toutes les *plantations* et *constructions* qu'il juge à propos... » et, au-dessous « toutes les constructions et fouilles, etc... »

N'est-ce pas indiquer que, dans l'esprit du législateur la propriété du dessus s'applique à tout ce qui, *ayant contact avec le fonds, s'élève* de ce fond et non pas une « colonne d'air » ou d'espace, de hauteur forcément arbitraire ?

Voilà pour moi la base de la question de droit.

Est-ce-à-dire que, en fait, si un tiers quelconque, vient, par les airs, comme par ailleurs, porter un trouble et causer un préjudice au propriétaire d'un fonds, il ne lui en devra pas réparation, de par les principes du droit commun ?

— Là commence — et il est large — le pouvoir d'appréciation du juge.

* * *

Maître J. Imbrecq, l'avocat à la Cour de Paris, qui est, comme on sait, chargé de défendre les intérêts de l'aviateur dans cette affaire, nous a répondu :

A vrai dire cette querelle était prévue et devait fatalement se produire à plus ou moins brève échéance.

En effet le Code civil qui fut rédigé à une époque où nul ne songeait à la locomotion aérienne, renferme un article aux termes duquel « la propriété du sol emporte la propriété du *dessus* et du dessous » ; et il était bien à penser que quelque propriétaire terrien chercherait un jour à s'emparer de cet article pour prétendre interdire aux aviateurs de passer dans un domaine qu'il considérerait comme étant le sien.

Mais ce système n'est pas sans réplique ; et nous aurons de notre côté à rappeler aux juges saisis de ce litige que la loi doit être interprétée non pas strictement et à la lettre, mais dans son esprit ; que le législateur n'a jamais entendu interdire le passage dans les airs à une altitude plus ou moins élevée pour satisfaire à un pur caprice du maître du sol ; et que si le propriétaire terrien a aussi un droit de propriété sur le dessus du sol, c'est seulement dans la limite et dans la mesure où il peut exercer et utiliser pratiquement ce droit soit en y édifiant des constructions, soit en y poursuivant un but d'un intérêt réel.

Quant à moi personnellement, j'apporterai à la défense de cette dernière thèse une ardeur d'autant plus grande que je sentirai qu'en même temps que la cause de mon si sympathique et si courageux client, je défendrai aussi celle de l'aviation tout entière.

* * *

M. Max Vincent, président du Comité du Contentieux du Touring-Club de France, nous a adressé la lettre suivante :

J'éprouve un véritable embarras à vous donner mon opinion, qui ne saurait être définitive, parce que des arguments que je n'ai point aperçus peuvent m'être signalés, qui la modifieront.

Je crois qu'il est utile, ainsi d'ailleurs que l'a fait l'Aéro-Club de France, de proclamer la liberté de la navigation aérienne. Il en résulte que les propriétaires du sol, qui restent libres de construire à toute hauteur permise par les lois et règlements sur leurs propriétés, devront subir certaines servitudes de passage au-dessus de celles-ci. J'estime que les navires aériens, pour employer une expression générale qui renferme et les ballons et les aéroplanes, pourront passer à 50 mètres au-dessus des propriétés closes et auront toute liberté de circulation au-dessus des propriétés non-closes.

Toutefois j'estime aussi qu'ils pourraient passer à une distance inférieure à celle de 50 mètres, au-dessus des immeubles voisins des garages ou des points d'atterrissage.

Aussi je ne reconnais pas aux propriétaires de ces immeubles le droit de s'y opposer, ni d'en défendre l'accès par des clôtures surélevées ou des mâts fichés soit en terre, soit sur les immeubles eux-mêmes.

Tels sont les principes qui me paraissent applicables à la question que vous me posez.

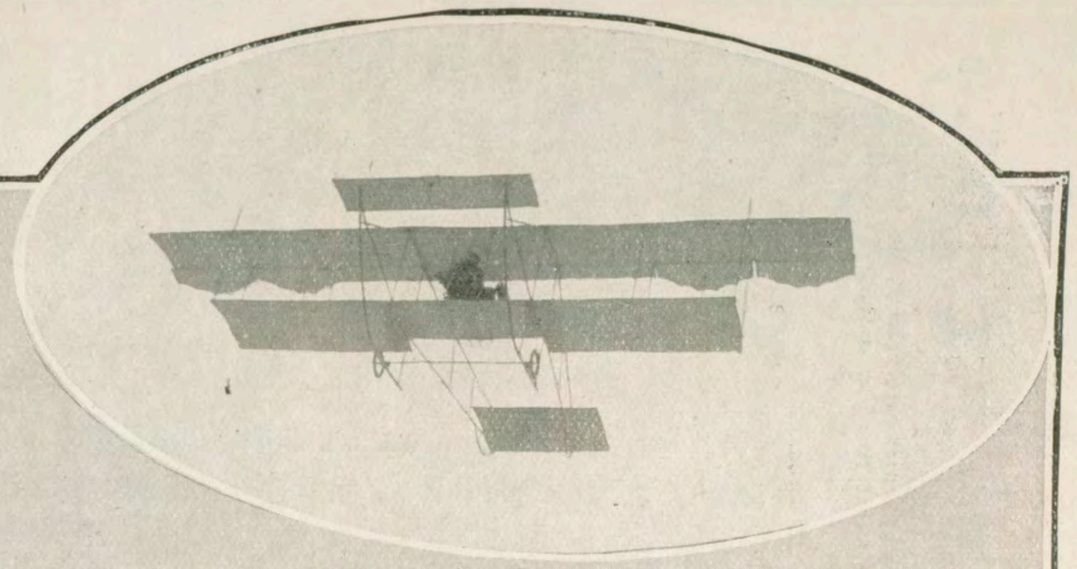
J'ajoute qu'ils sont ceux que préconise mon ami M. Guillaume Desouches, avoué à Paris et président de la Commission du Contentieux de l'Aéro-Club de France, qui est l'auteur d'un projet de code de la navigation aérienne des plus intéressants.

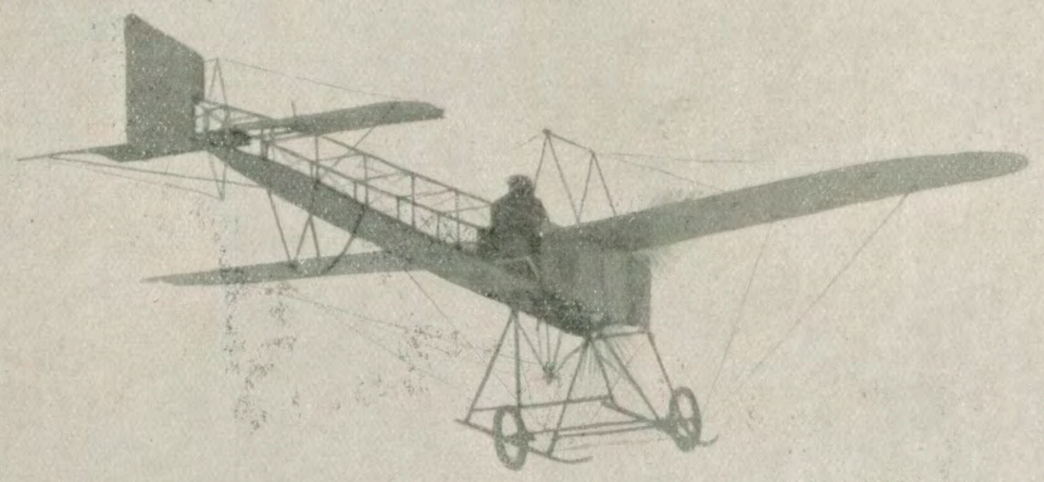
* * *

Telles sont les réponses qu'ont bien voulu nous adresser nos éminents correspondants. Ils concluent tous à la liberté du vol et au rejet des réclamations des plaignants, mais ils établissent une restriction sur les cas particuliers. En effet, ils admettent le droit de s'élever librement dans les airs à la condition de ne pas porter préjudice aux voisins. Et c'est là le point délicat qui devra être solutionné.

F.-A. W.

UNE BELLE PROUESSE DE BATHIAT





BATHIAT FAIT DU CROSS-COUNTRY MALGRÉ LA NEIGE

L'excellent pilote Bathiat ne se laisse pas arrêter par le froid. Malgré la mauvaise saison, il s'entraîne au cross-country aérien. C'est ainsi que sur son monoplan Sommer, il vient d'accomplir le raid Douzy-Sedan-Mézières-Rethel-Reims-Mourmelon. Par un vent de 8 mètres, le 14 janvier, il allait de Douzy à Reims, après atterrissage à Bétheny, couvrant 110 kilomètres en 52 minutes à une altitude moyenne de 400 mètres. Le lendemain, il mettait 22 minutes pour aller de Reims à Mourmelon, avec un vent de côté de 12 mètres. En haut, Noël sur biplan Sommer. A gauche, Bathiat.

Détails techniques : monoplan et biplan Roger Sommer.

LE TRUQUAGE DES POINGS ET DES

Il arrive parfois, en Amérique surtout, que des boxeurs d'une loyauté relative, trouvent facile de truquer leurs poings et leurs gants de façon à obtenir un punch plus efficace. Une ligue s'est fondée outre-Atlantique pour protester contre ces procédés.

Une nouvelle curieuse nous arrive d'Amérique. Le directeur de la Société de Sûreté Publique de Philadelphie vient de lancer une circulaire. Il l'a adressée à tous les clubs de boxe. Nous en publions les extraits suivants :

« Les combattants ne doivent pas être autorisés à avoir plus de trois assistants ou seconds. Ces seconds s'abstiendront de donner des conseils à leur homme pendant le combat.

« Cette règle empêchera les boxeurs de recourir à certains moyens que ne manquent pas de leur suggérer leurs auxiliaires. Ce sont, la plupart du temps, procédés déloyaux que rendait facile le nombre des seconds autorisés à entourer le pugiliste. Celui-ci semblait être plongé dans un gouffre formé par les porteurs de serviettes, les manieurs d'éponges et les masseurs. Derrière cet écran humain, les trucs les plus divers pouvaient être pratiqués lâchement par les serviteurs à la conscience élastique.

« C'est ainsi qu'il était facile de frotter un gant avec de l'huile de moutarde. Grâce à cette précaution, dès que le poing atteignait l'œil de l'adversaire, celui-ci ne pouvait plus voir. D'autres trouvaient pratique de durcir les poings et de les rendre aussi puissants que de véritables armes en introduisant du plâtre de Paris à l'intérieur du gant.

« Une autre règle doit concerner les bandages des boxeurs. Seules les bandes molles sont autorisées. L'arbitre ne pourra admettre que celle qui, commençant au pouce, est roulée deux fois autour de la main et du gros os du poignet. Ces bandages, depuis quelque temps avaient été augmentés dans des proportions ridicules. La plupart des adversaires ajoutait du chatterton, de telle sorte qu'il était presque impossible de fermer de poing. « Derrière l'abri des soigneurs, le manager de certains boxeurs saupoudraient l'intérieur des gants avec du plâtre de Paris. La main bandée était ensuite plongée dans une cuvette d'eau, puis entrée dans le gant. Il en résultait que le gypse durcissait, formait du ciment et donnait au coupable un poing plus puissant qu'une brique.

» Enfin, on connaît la manœuvre admise par les chefs seconds de repousser le crin du gant qui se trouve sur le poing, loin vers le poignet. Ce procédé permet aux combattants de frapper presque comme avec la main nue, avec cet avantage que leur poing étant maintenu, ils n'ont pas à craindre de foulures. Ce moyen est si vieux qu'il est presque considéré comme une chose absolument naturelle. Il est cependant illégal et les arbitres ne devraient pas fermer les yeux sur semblable agissement.

« Maintenant que le régiment de soigneurs qui entoure les matcheurs est réduit à trois, le referee pourra facilement se rendre compte et arrêter toute tricherie.

» Nous engageons tous les clubs à prendre note de ces observations et à relever ainsi le prestige de la boxe qui serait ruinée si le Département Directeur de la Sûreté Publique de Philadelphie ne venait pas jeter ce cri d'alarme. »

Cette circulaire a été envoyée à profusion en Amérique dans toutes les villes où la boxe est autorisée, avec prière de la recopier et de l'adresser à tous ceux qui pourraient faire de la propagande en faveur de cette initiative.

Nous avons droit aux remerciements de cette ligue puisque nous avons publié in extenso la lettre qu'elle s'imagine devoir faire l'office du *vacuum cleaner* de la boxe. Mais suffira-t-elle à empêcher les boxeurs déloyaux de continuer leurs coupables manœuvres ? Je ne le crois pas. Ce n'est pas parce que le nombre des soigneurs est limité à trois que les tricheries seront rendues impossibles. Il est facile de se cacher de l'arbitre lorsqu'on veut mal agir. Et tout malhonnête homme pourra facilement exercer son industrie quand cela lui conviendra. Heureusement, en France, nous n'avons jamais eu à enregistrer jusqu'ici semblables fraudes. Les boxeurs Américains qui sont venus à Paris n'ont pas accompli, que je sache, de ces actes répréhensibles dont parle l'auteur de cette véhémente attaque. Evidemment il peut se trouver des combattants pour qui tous les moyens sont bons. Mais ils constituent une infime minorité et ce n'est pas parce qu'on limitera le nombre des soigneurs à trois, que leurs méchants instincts seront déracinés. Ils se cacheront avec plus de soins, voilà tout. Quant à nous, nous n'avons eu à faire jusqu'ici qu'à des boxeurs honnêtes. Nous ne devons pas être une exception. Nous nous sommes contenté de publier cette curieuse circulaire seulement pour montrer la noirceur de l'âme de certains pugilistes américains et l'intérêt que prend à la boxe la Société de Sécurité Publique de Philadelphie.

Cet état d'âme est assez original toutefois et indique bien que les Américains qui

Deux tricheries.

En haut, le boxeur qui s'est fait saupoudrer les poings de plâtre de Paris, les trempe dans l'eau pour obtenir du ciment. En bas, le maquillage connu des gants, consistant à repousser le crin du poing vers le poignet.

GANTS DANS LES COMBATS DE BOXE

ont répudié la boxe du sein de leurs cités ont agi avec un semblant de raison. C'est par de telles campagnes qu'on arrive à fausser le jugement du public. Il est certain que semblables faits, portés à la connaissance de la foule, suffiraient à convaincre les profanes que le noble art est un sport de brutes et de sauvages. Et cette besogne est malsaine. On ne peut la comparer qu'à ceux qui veulent faire croire que l'escrime des poings est un sport dangereux, parce que des pugilistes ont trouvé la mort au cours de combats. Il est certain que, dans ces conditions, tous les exercices présentent un sérieux péril et une possibilité de tricher. Vous sortez dans la rue et vous recevez une cheminée sur la tête, cela prouve-t-il que le métier de passant doive être supprimé? Un lutteur peut cacher un couteau dans son caleçon et le sortir au moment d'une prise, c'est un procédé déloyal, certes, mais cela ne suffit pas à prouver qu'il ne faut pas lutter. Certes, il est permis de truquer, mais il faut avouer que la boxe est l'un des sports où cela est le plus difficile. D'ailleurs, l'auteur de la circulaire semble ignorer absolument que lorsqu'un boxeur est entouré de ses assistants au moment de la mise des gants, il est contrôlé par un second de l'adversaire qui assiste à l'opération. Il ne paraît pas savoir davantage que tout combattant a le droit de faire enlever les bandages qui entourent les mains de son rival. Cette campagne serait capable de faire le plus grand tort au noble art si elle ne provoquait pas le sourire.

JACQUES MORTANE.

D'autres tricheries interdites.

1. Quelques managers trouvent pratique d'oindre d'huile de moutarde les gants de leur homme.

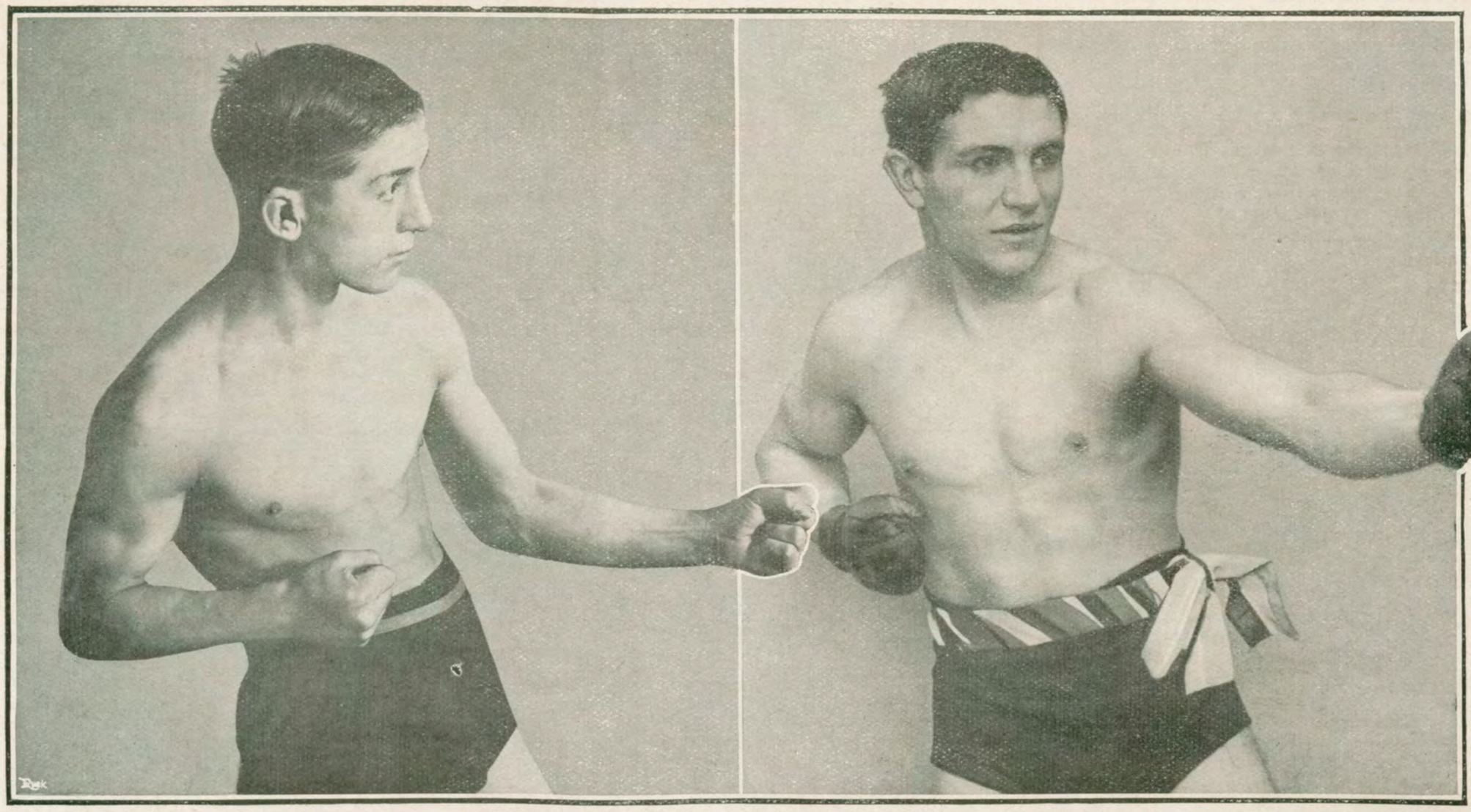
2. Le bandage réglementaire permettant de serrer les muscles pour éviter les fractures.

3. Mettre du gypse dans l'intérieur du gant, plonger ensuite sa main mouillée et le poing devient dur comme une brique.

4. Le bandage qui devrait être interdit parce qu'il fait trop ressembler le poing à une massue.

5. Sur le bandage, on met une couche de ciment et le boxeur frappe avec la force d'une massue.

UN GRAND MATCH ENTRE FRANÇAIS



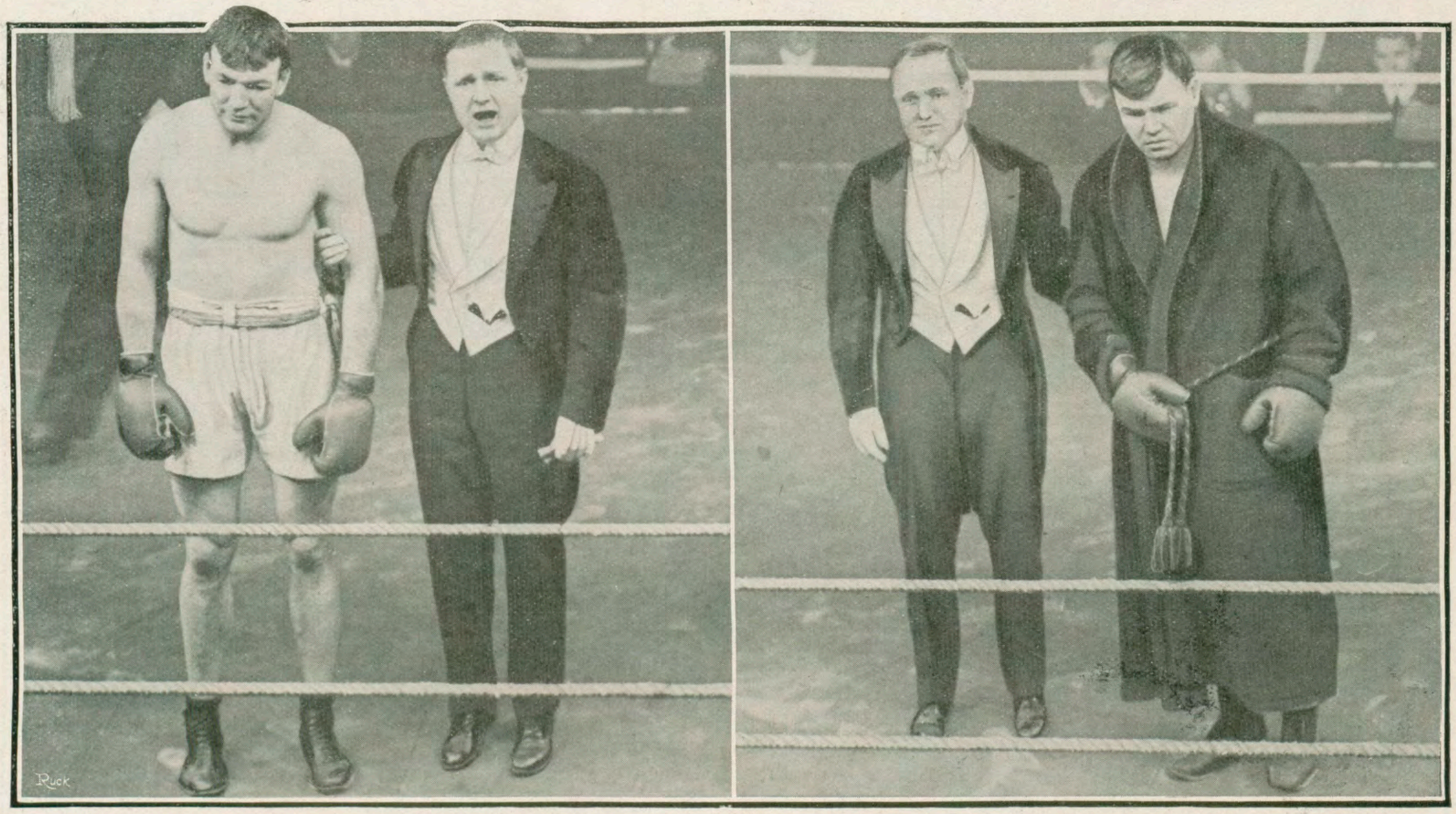
Carpentier.

Le prodige de la boxe qui fournira ce soir avec Henry Piet le plus beau combat pouvant mettre deux Français aux prises.

Henry Piet.

L'excellent poids léger Henry Piet qui doit rencontrer ce soir au Cirque de Paris le jeune, mais déjà fameux Carpentier.

UNE VICTOIRE IMPRÉVUE



Bill Lang présenté par Jimmy Britt.

Le match qui devait mettre aux prises le champion Australien, Bill Lang, et le poids lourd Anglais, P. O. Curran n'a pas tenu ce qu'il promettait s'étant terminé en trois secondes.

P. O. Curran présenté par Jimmy Britt.

Dès le premier coup de poing, P. O. Curran allait à terre. Bill Lang se précipitait sur son adversaire avant qu'il fût relevé et le frappait. L'arbitre Corry le disqualifiait.

LE MATCH RACING CONTRE VAUGIRARD

UNE TOUCHE DU RACING-CLUB

A Issy-les-Moulineaux, dimanche dernier, le R. C. F. rencontrait pour le Championnat de Paris retour, le S. C. de Vaugirard. A la mi-temps, contre l'attente générale, Vaugirard menait par 10 points à 4, mais le R. C. F. se reprenait et triomphait finalement par 17 points à 10.

LES VAINQUEURS DES SIX HEURES

L'ÉQUIPE GAGNANTE CHARRON-ROUSSEAU (1)

La course de Six Heures, par équipes de deux coureurs se relayant, est revenue à Charron-Rousseau devant Miquel-Beyl et Wirth-Cottrel. Ce n'est qu'à partir de la quatrième place, avec Dupré-Doerflinger, que le lot des favoris commence à se classer. La stupéfaction a été profonde, mais les plus étonnés durent être encore les courageux qui s'attribuèrent les places d'honneur.

(1) Voir la double page.

LA COURSE DES SIX HEURES ES

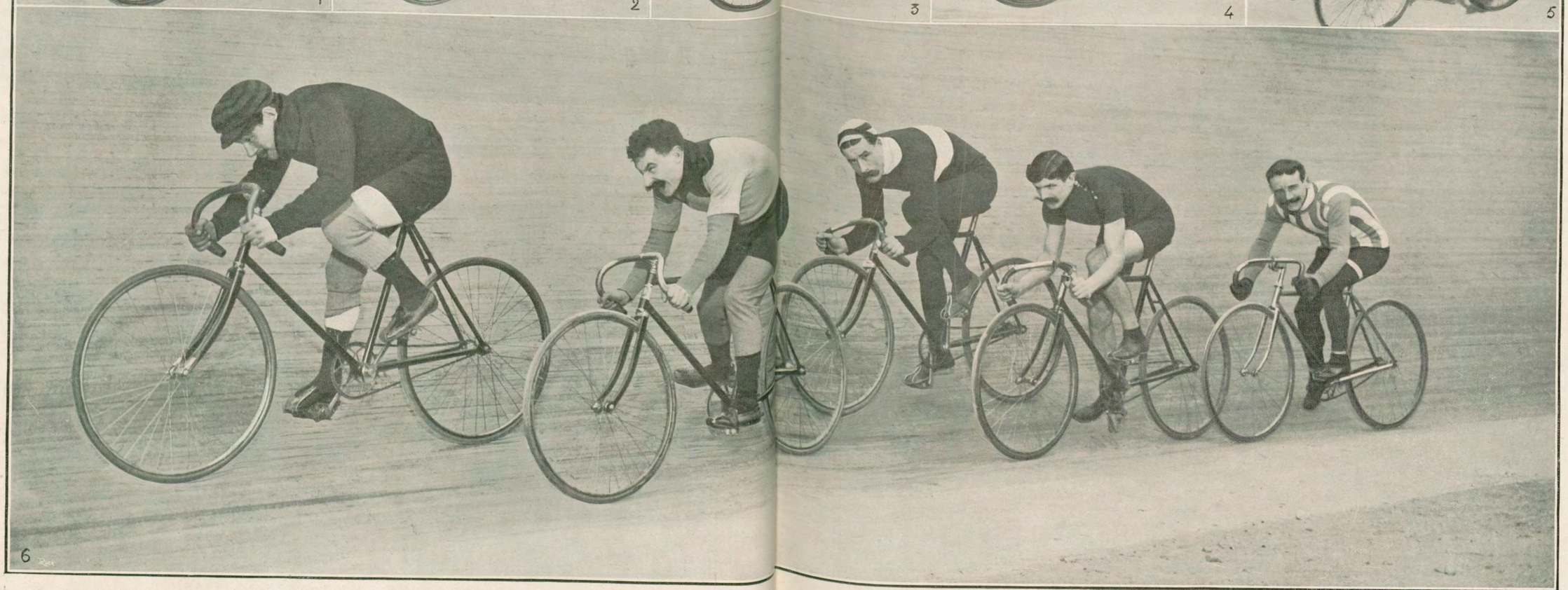
1

2

3

4

5



6

Brocco

Lapize

UN VIRAGE DANS LA

Pour la première fois, à Paris, nous avons assisté dimanche dernier à une épreuve de Six Heures disputée suivant la formule des Six Jours de Madison-Square, à New-York. Parmi les équipes de deux coureurs chacune, il s'en trouvait de très brillantes, d'autres étaient appelées à jouer le rôle toujours à la peine, rarement à l'honneur, de simples utilités. Or, c'est parmi celles-ci que se trouvèrent les vainqueurs : Charron-Rousseau. C'est au cours de la seconde heure

REMPORTÉE PAR DES OUTSIDERS

Léon Georget

Carapezzi

Miquel

OURSE DE SIX HEURES

qu'ils réussirent à prendre un tour au peloton. Seuls, Miquel-Beyl et Wirth-Cottrel réussirent à rejoindre les leaders au début de la cinquième heure. A l'emballage, Rousseau s'assure la première place par une longueur devant Miquel et Cottrel, couvrant 232 kil. 245 mètres. — En haut, de gauche à droite : Moran-Brocco, 9e, Lapize-Dupuy, 12e, Léon Georget-Pouchois, abandonnés, de Mara-Garrigou, 8e, Jacquelin-Trousselier, 10e.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Sous ce titre, nous avions entrepris l'hiver dernier, de publier, deux fois par mois, une page où nous pouvions prendre un contact plus intime avec nos lecteurs, par la publication des questions qu'ils nous formulaient et des réponses suscitées par ces demandes.

Notre Petit Dictionnaire *avait connu un vif succès, et nombreuses étaient les lettres qui nous arrivaient de toutes parts.*

L'actualité, avec les brillantes prouesses de nos aviateurs, nous avait forcés d'abandonner momentanément le Petit Dictionnaire. — *Nous le reprenons aujourd'hui ; et le continuerons régulièrement.*

Rappelons à nos lecteurs que nous publierons dans ces colonnes, les lettres intéressant la locomotion mécanique terrestre, marine et aérienne, et les sports en général, qu'ils voudront bien nous adresser (1).

Nous y publierons aussi les analyses des livres nouveaux dont deux *exemplaires nous seront envoyés aux bureaux du Journal.*

Inventions et curiosités

⌀ ⌀

Moteurs à six-cylindres en V. On a souvent déploré, et avec quelque raison, l'allongement excessif des capots abritant sous leur tôle des moteurs à six-cylindres. Plusieurs constructeurs, même, s'étaient ingéniés à le dissimuler, *en trichant*, c'est-à-dire en abritant l'un des cylindres derrière la planche garde-crotte.

Les maisons Ariès et Delahaye ont résolu le problème avec élégance, dans les modèles qu'ils présentaient cette année au salon, en juxtaposant les cylindres par 2 groupes de trois, décalés d'un léger angle.

Le vilebrequin comporte 3 manetons au lieu de 6, et les bielles travaillant deux par deux sur le même.

L'angle des deux groupes de cylindres est d'ailleurs assez fermé pour que l'allumage par magnéto s'opère sans aucun artifice : c'est à peine si l'œil remarque que les cylindres ne sont pas parallèles.

L'ensemble de ces moteurs a un aspect trapu et robuste qui est bien dans le goût du jour. Ce dispositif ne nuit d'ailleurs en rien à l'accessibilité.

La transmission par vis sans fin. La maison Daimler expose sur ses châssis, la nouvelle réalisation de la transmission au pont arrière du mouvement du moteur. L'attaque se fait en dessous de la couronne du différentiel.

Le moteur a sa ligne d'arbre assez fortement inclinée vers l'arrière.

La boîte de vitesses Ariès à chaînes. Plus d'engrenages dans la boîte de vitesses ! Quelle révolution ! L'arbre primaire est relié au secondaire par trois chaînes, dont la marche est complètement silencieuse.

Des griffes remplacent les balladeurs, et donnent trois vitesses, y compris la prise directe.

La marche arrière seule exige l'emploi d'engrenages.

Une recette... pratique ! Que feriez-vous si vous aviez échappé dans un carter plein d'huile un écrou ou une petite pièce d'acier sans laquelle vous ne pouvez vous tirer d'affaire ?

Vous allez le retirer, direz-vous. — Oui, mais comment ?

Vous pourriez sans doute aller à la pêche avec un petit crochet de fil de fer et essayer d'agripper l'épave pour la ramener au jour.

Ou, plus simplement, vous armer de courage et plonger la main dans l'huile, quitte à vous essuyer vigoureusement, l'opération faite.

Oui, évidemment. — Mais vous n'y êtes pas, pas du tout !

Oyez plutôt le procédé simple et éminemment scientifique que conseille à ses lecteurs dans l'embarras, un de nos confrères qui traite de la locomotion sous toutes ses formes.

Vous prenez un barreau de fer, ou mieux un faisceau de fils de fer. Puis, vous enroulez autour en forme de bobine, un certain nombre de spires de fil de cuivre isolé.

Ceci fait, vous prenez les accumulateurs de votre voiture, et fixez à chacune des bornes les extrémités du dit fil de cuivre. Vous voilà munis d'un excellent engin de sauvetage.

Il n'y a plus qu'à plonger l'électro-aimant de fortune ainsi constitué dans le bain d'huile et l'y promener jusqu'à ce que le morceau d'acier égaré vienne s'y coller, ce qu'il ne manquera pas de faire, pourvu toutefois que le récipient qui le contient soit d'un métal non magnétique.

Si le carter est en fonte, vous aurez un peu plus de mal.

Après avoir « ferré » le poisson, vous démontez votre ligne, vous rangez le tout dans la boîte aux échanges, vous rétablissez les connexions normales de vos accus, et vous pouvez repartir.

Comme vous le voyez, c'est éminemment simple, pratique et rapide.

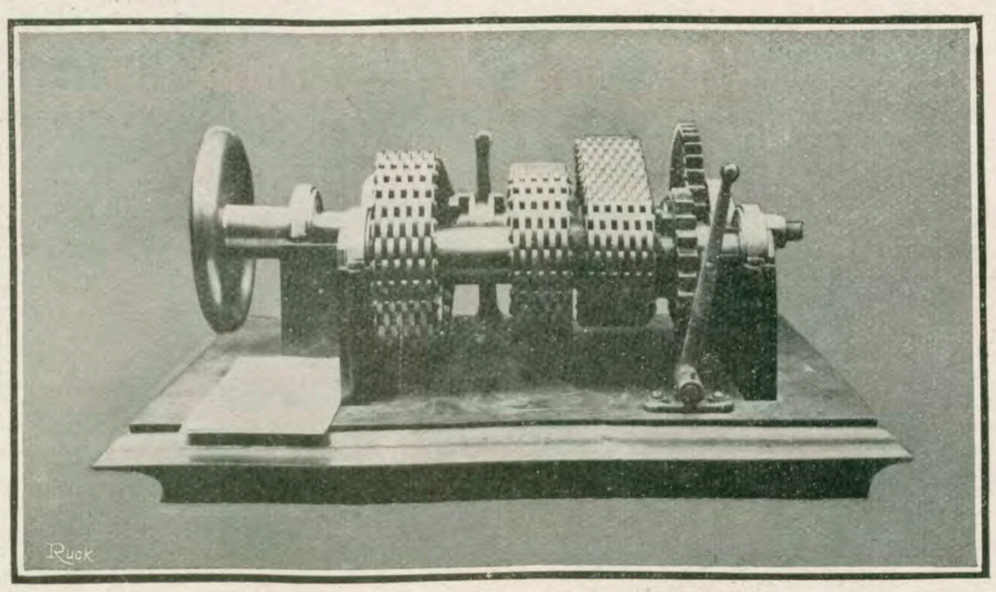
Essayez plutôt, vous m'en direz des nouvelles.

Pour se faire écraser. Aucun Parisien n'ignore combien le métier de piéton devient plus dangereux de jour en jour. Aussi, un de nos confrères a-t-il eu l'aimable attention d'ébaucher un « Code du Piéton », où il indique ce qu'il voudrait qu'on apprît à tous, grands et petits. Nous en extrayons ce passage :

..... « Je voudrais qu'on leur apprît que, pour traverser une rue dans une ville, on doit regarder *sur sa droite* dans *la première moitié* du trajet et *sur sa gauche* dans *la deuxième* — afin de juger si l'on est ou non menacé par une voiture (? ?). Détail qu'ignore presque tout le monde. ».....

J'avoue à ma honte que j'ignorais en effet ce détail. — Moi, je regarde plutôt à ma gauche d'abord, puis à ma droite. Et ma foi, comme je m'en suis bien trouvé jusqu'alors, j'aime mieux continuer. — Advienne que pourra !...

H. Petit.



La boîte de vitesses à chaînes.

L'arbre primaire est relié au secondaire par trois chaînes dont la marche es complètement silencieuse. Des griffes remplacent les balladeurs et donnent trois vitessest

QUESTIONS NOUVELLES

⌀ ⌀

Question N° 16.

LES BREVETS WRIGHT

Nous recevons la lettre suivante ;

Saint-Pétersbourg, 4 janvier 1911.

Monsieur,

Voudriez-vous avoir l'obligeance de mettre dans le dictionnaire sportif la demande suivante :

A quel titre les frères Wright empêchent-ils les aviateurs européens de voler autrement que sur des biplans de leur invention.

Un sportsman russe abonné,
Général Daniloff,
Galernaïa, 31-2.

Question N° 17.

LE RECORD DE L'HEURE EN AUTOMOBILE

Cher Monsieur,

Vous seriez bien aimable d'insérer la question suivante :

Quelle est la plus grande distance parcourue dans une heure par une automobile de course ?

Un lecteur assidu.

REVUE DES LIVRES

⌀ ⌀

Le Moteur, par H. Petit. La Bibliothèque du chauffeur s'est enrichie cet été de trois nouveaux ouvrages.

En dehors du Moteur, que notre directeur a présenté aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, on lira avec intérêt l'*Allumage électrique des moteurs*, par Maurice Saintmat, et les *Voiturettes et voitures légères* de Ch. Laville et A. Gatoux.

Dans le 1er volume de l'*Allumage*, l'auteur rappelle d'abord les principes de l'allumage de la cylindrée. — Il cite ensuite brièvement les allumages non électriques aujourd'hui abandonnés, ou peu connus, tels que l'allumage par compression, par catalyse.

Un exposé à la fois clair et concis des éléments des lois élémentaires de l'électricité prépare le lecteur à aborder l'étude de l'allumage proprement dit. — Dans ce premier volume, l'auteur se borne à étudier les procédés d'allumage par batteries et transformateurs.

La reine Magnéto occupe tout le second volume. — Après l'exposé des principes, l'auteur fait une description très complète et très claire de tous les types employés jusqu'à ce jour, avec leur mode de réglage et de montage.

Le dernier chapitre, traité magistralement résume les controverses innombrables auxquelles a donné lieu le problème de l'allumage par magnéto.

On trouvera réunis dans cet ouvrage, à la fois un ensemble de théories lumineusement exposées et des descriptions technologiques du plus haut intérêt.

⌀ ⌀ ⌀

Le nom de M. Laville est trop connu de tous ceux qui font de l'automobile pour qu'il soit besoin de faire l'éloge du résultat de sa collaboration avec M. Gatoux.

Ces deux ingénieurs ont fait un livre réellement nouveau, aussi bien par sa conception que par son exécution.

Sans se perdre en considérations générales sur les voiturettes et voitures légères, ils ont choisi quelques types les mieux venus de ces véhicules, tout d'actualité, et en font toucher du doigt au lecteur non initié, les réelles beautés mécaniques.

Quand on a lu ce livre, on comprend pourquoi et en quoi la voiturette X est le fruit d'une bonne construction. L'acheteur embarrassé devant plusieurs catalogues y trouvera un guide sûr, qui, sans lui imposer un choix aveugle, l'amènera, avec un peu de réflexion, sur la voiture la meilleure et la plus conforme aux sains principes de la mécanique.

⌀ ⌀ ⌀

Le sujet traité par René Dorcel dans son ouvrage sur les *Hélices de Canots automobiles*, quoique plus spécial, ne manquera pas d'intéresser tous ceux que touche de près ou de loin la navigation automobile. — L'Hélice est à l'ordre du jour à l'heure actuelle : hélice aérienne et hélice marine dérivent des mêmes principes.

Sans trop sortir des procédés du calcul élémentaire, l'auteur indique les directrices qui président à leur construction, leur adaptation au canot.

⌀ ⌀ ⌀

Sous le titre modeste « *En marge de la Théorie des Aéroplanes* » le capitaine d'artillerie E. Pagezy publie une brochure où il met en relief les à-côtés, trop souvent négligés, de la théorie des planeurs. Leur donnant l'importance qu'ils doivent prendre, il montre qu'ils sont loin d'être quantités négligeables,

Nombre de théories élémentaires plus ou moins fantaisistes gagneraient à l'étude un peu plus approfondie de cette *marge* que met au jour l'auteur de cette brochure.

PETITE CORRESPONDANCE

⌀ ⌀

Rouen, le 20 janvier 1910.

Monsieur,

On annonce pour la semaine prochaine un match entre Carpentier et Henry Piet. Ce combat mérite-t-il le déplacement que plusieurs de mes camarades et moi avons l'intention de faire si la rencontre en vaut la peine ?

Louis Curvila.

Le match Carpentier-Henry Piet est certainement le plus fin régal sportif qui puisse être offert en ce moment. On ne peut trouver deux boxeurs français plus adroits, plus scientifiques, que ces deux hommes. Ils se sont assimilé le noble art avec une facilité qui tendrait à prouver que la boxe est un sport inné. L'un et l'autre possèdent une habileté, une finesse d'esquives qui suffiraient à faire aimer la boxe. Quant à émettre un pronostic sur le résultat de la rencontre, j'avoue que c'est là besogne bien difficile. Jamais à Paris, match n'aura mis aux prises deux hommes aussi parfaitement appariés. Ils possèdent les mêmes qualités. Piet est plus âgé, mais il ne boxe pas depuis plus longtemps que Carpentier. Ils ont tous deux l'expérience de vieux routiers du ring. Mon enthousiasme n'a rien d'exagéré et j'ai la conviction que tous ceux qui iront ce soir au Cirque de Paris auront la même opinion avec cet avantage qu'ils pourront dire, eux, le nom du vainqueur, chose dont je me déclare incapable à l'heure actuelle.

J. M.

(1) Ceux de nos lecteurs qui nous font l'honneur de nous écrire en vue de l'insertion de leurs lettres sont instamment priés de n'écrire qu'au *recto* de leur papier, à cause des nécessités de la composition.

LES SPORTS D'HIVER A CHAMONIX

De Stopani.

De Stopani qui vient de remporter à Chamonix le Challenge de la Vie au Grand Air, *couvrant 27 kil. 471 dans l'heure.*

Le tournoi de hockey.

Le Canada a pris la première place du tournoi de hockey devant l'Allemagne et la France. Notre cliché représente le match France-Canada où notre équipe fut battue par 4 à 2. La Belgique et l'Angleterre participaient aussi à l'épreuve.

La saison de sports d'hiver a commencé. Les plus belles prouesses ont été accomplies à Chamonix. Notre champion de Stopani a fait une éclatante hécatombe de records français en attendant mieux. Le tournoi de hockey mettait aux prises les équipes du Canada, d'Allemagne, de France, de Belgique et d'Angleterre. Les Canadiens, bien supérieurs, ont remporté un succès attendu, malgré la résistance honorable de leurs adversaires.

Et maintenant que la quinzaine de Chamonix est terminée, c'est vers Cauterets que se dirigent les adeptes des sports d'hiver. La grande semaine des Pyrénées, qui dure du 28 janvier au 9 février, est organisée par le Touring-Club, mais depuis le commencement du mois de nombreuses épreuves ont été disputées. Telle la coupe Blériot réservée aux aviateurs de Pau et la coupe de l'hôtel d'Angleterre pour luges à deux personnes. Les grands concours internationaux, donnés à l'occasion de la semaine du T. C. F., comportent des concours de skis, de luge, des courses internationales de bobsleighs, la coupe de la Presse et autres épreuves auxquelles participeront les champions des divers sports d'hiver.

Citons également le concours international de ski du Club-Alpin français qui aura pour théâtre le Lioran, du 10 au 14 février, et les fêtes sportives du Mont-Revard qui seront données les 29 janvier, 5, 12, 19, 26 et 28 février, et nous pourrons reconnaître enfin que la France a commencé à comprendre quelle source de beaux efforts sportifs pouvait offrir l'hiver. Jusque dans ces dernières années, seule la Suisse semblait capable de permettre la pratique des sports d'hiver. Maintenant nous rivalisons avec elle et bientôt grâce à nos sites, grâce à l'habileté de nos organisateurs, vers les Alpes, les Pyrénées et le Massif Central accourront tous ceux qui ne veulent pas laisser leur activité s'amollir pendant les longs mois de froid.

A. U.

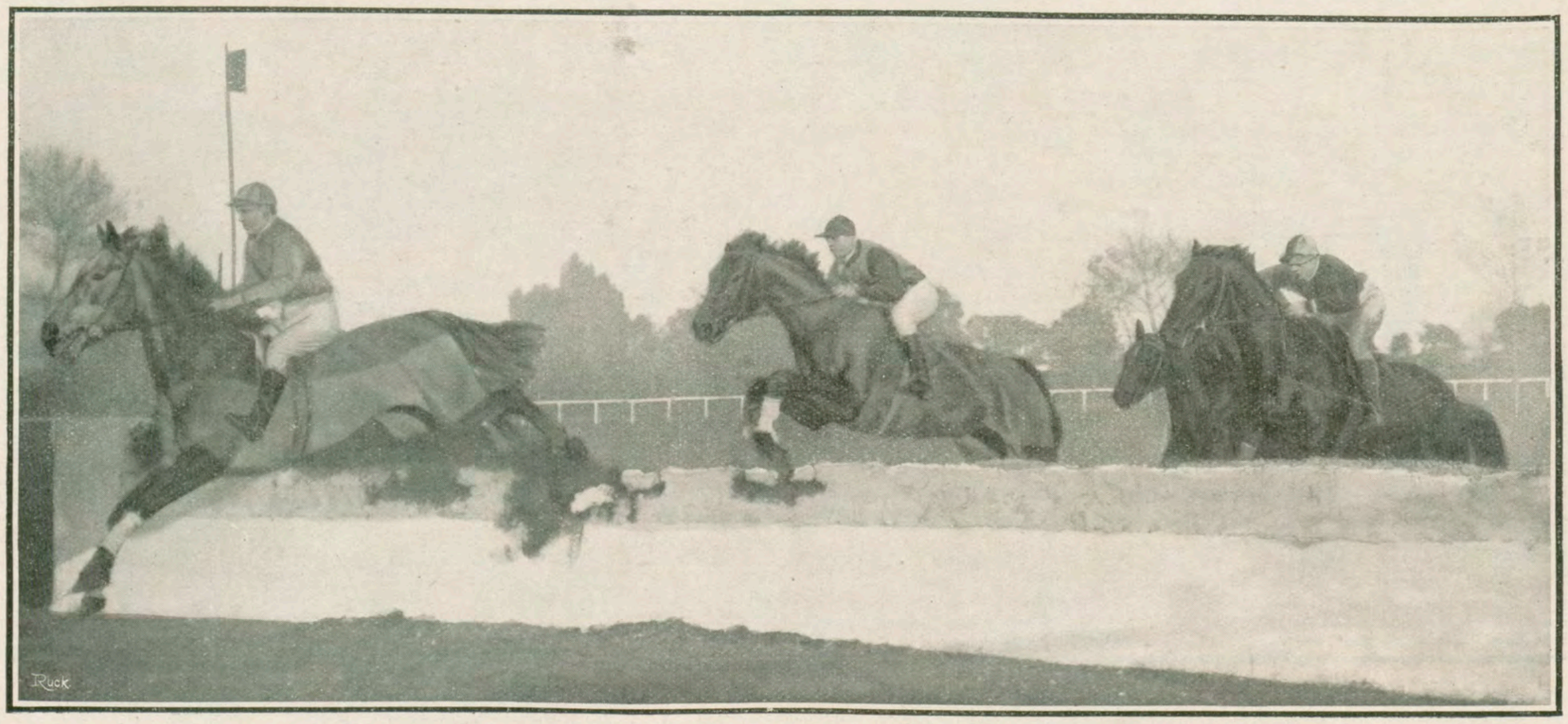
Le challenge de *la Vie au Grand Air*.

L'épreuve annuelle que nous avons organisée et qui se dispute sur une heure, mettait aux prises le 21 janvier, à Chamonix, de Stopani, Maucourt et Vallée. Ils terminèrent dans cet ordre, de Stopani couvrant 27 kil. 471 (record du monde : 32 kil. 370, par de Kooning), devant Maucourt (27 kil. 08) et Vallée (25 kil. 560).

Article et clichés de nos envoyés spéciaux.

LES COURSES DE NICE

Le meeting de Nice est terminé. Il a remporté un vif succès et les courses y furent chaudement disputées par les meilleurs spécialistes



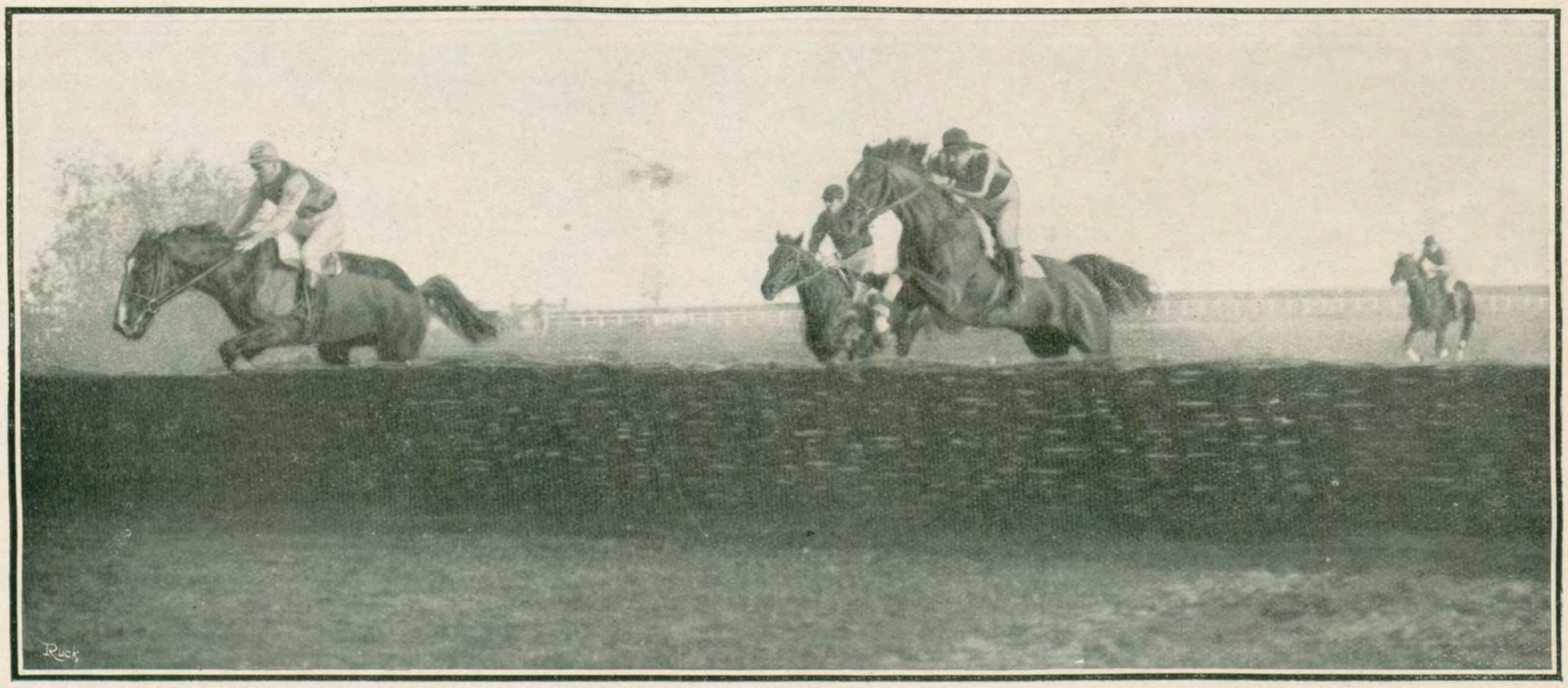
Le saut du mur dans le Prix des Deux Golfes (steeple, 3.900 mètres, 4.000 francs,) Nice. 17 janvier.

Sieglinde a battu, après une très belle lutte, la favorite Fine-Mouche II. La course, avant le dernier tournant, était déjà circonscrite entre les deux premiers. Owlet finissait troisième à une demi-longueur.

L'ANALOGIE qu'à deux reprises nous avons constatée déjà entre les résultats de cette année et ceux de l'an dernier se poursuit très exactement dans le prix de Monte-Carlo : prince de Magny, nous l'avons vu déjà, a renouvelé pour l'écurie Liénart le succès de Kumamoto ; le Grand Prix, jusqu'en 1910 pour Blagueur II, échoit cette année à un autre représentant de l'écurie A. Veil-Picard, Cheshire Cat ; enfin le troisième dimanche, Renteria triomphe dans l'épreuve capitale, le Prix du Grand Cercle que M. James Hennessy avait gagné déjà l'année précédente avec Calembour. M. Hennessy méritait cet important dédommagement, sa pouliche n'avait pas été heureuse dans le Grand Prix, son jockey avait un peu abusé d'elle ; cette fois Hawkins est resté dans l'expectative et a réservé toutes les ressources de Renteria pour l'effort final, qu'il n'a demandé qu'après le dernier tournant. Et, ainsi ménagée, l'excellente pouliche a pu régler facilement à la haie finale les deux représentants de M. A. Veil-Picard, Renteria et Tournelle.

Cette dernière, qui avait succombé déjà contre Renteria le dimanche précédent, se retrouve encore derrière elle dans des conditions de poids identiques, sa défaite est parfaitement régulière, mais celle de son compagnon d'écurie, Le Matifan, comporte de sérieuses réserves. L'écurie A. Veil-Picard qui, malgré l'intérêt évident qu'elle avait de gagner le Grand Prix avec Blagueur II, avait laissé ce jour-là ses représentants courir personnellement leur chance, avait cette fois manifesté sa préférence pour Tournelle et donné des ordres en conséquence ; dans les deux cas elle paraît avoir été mal inspirée.

STUART.



La dernière haie dans le Prix du Casino Municipal (haies, 3.500 mètres, 20.000 francs.) Nice. 19 janvier.

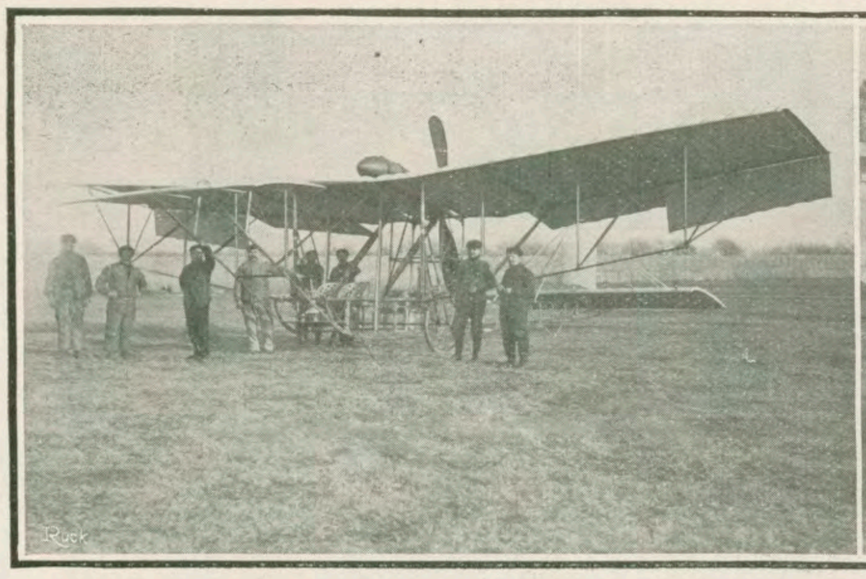
Vaudeville II partait en tête, mais Chamœrops le dépassait bientôt. Au second tour, Thésée, Kumamoto et Vaudeville II commençaient ensemble leur effort. Vaudeville II passait vivement en tête, mais Thésée le rejoignait et le dominait. Puis, Kumamoto survenait et menaçait Thésée qui l'emportait cependant d'une tête.

Cliché de notre envoyé spécial.

LE PRIX DU GRAND-CERCLE DE NICE

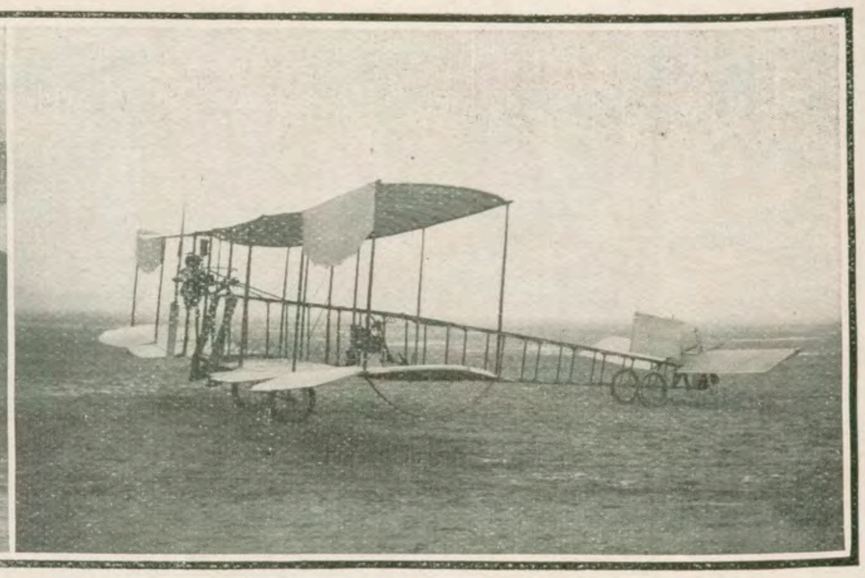
APRÈS LE SAUT DU MUR DANS LE PRIX DU GRAND-CERCLE (steeple, 4,000 mètres, 30.000 francs.) Nice, 22 janvier.

Grand-Matin prenait d'abord la tête. Mais il s'épuisait et tombait de fatigue au second tour en face. Tournelle menait alors suivie du Matifan et de Chartres. Dans la ligne droite, Renteria, bien ménagée, arrivait sur eux et, malgré les efforts du Matifan, gagnait aisément d'une longueur. Tournelle finissait troisième.



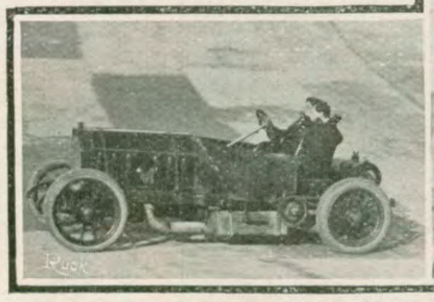
Le nouveau Blériot à 4 places vient de commencer ses essais à l'aérodrome Blériot de Pau. C'est le héros du Circuit de l'Est, Leblanc, qui a été chargé de la mission délicate de mettre au point le nouvel appareil, appelé comme ses devanciers à faire prouesses sur prouesses.

Une automobile, voulant éviter une voiture des postes, avait brisé le parapet du pont et était tombée dans la Seine.



Le nouveau biplan Voisin sans queue. La partie centrale est formée de deux plans de 10 m. 20 d'envergure. L'hélice est actionnée par un moteur rotatif placé entre les deux plans. Aucun fuselage à l'arrière, tout à l'avant, gouvernail et stabilisateur à une dizaine de mètres.

M. Tissier a inventé un appareil des plus ingénieux pour prévenir les chutes graves d'aéroplane.

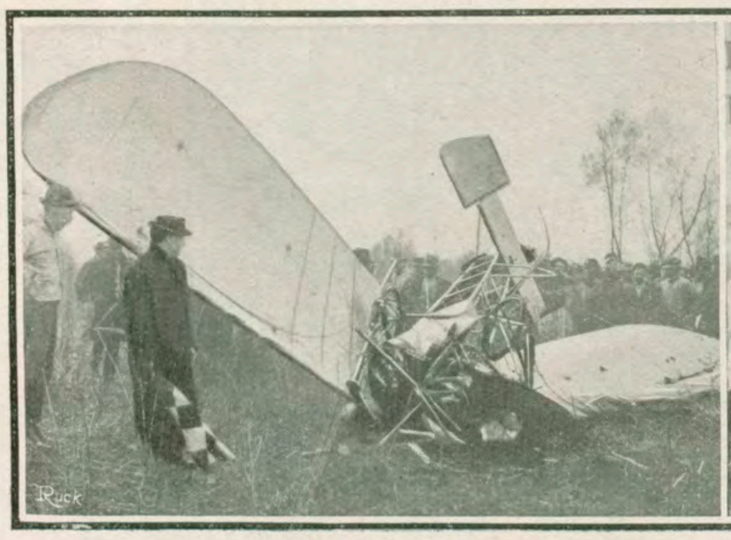


Miss Edmée Pleward, avec sa 100-chevaux, a battu, à Broockland, le record féminin du demi-mille à 90 milles à l'heure.

L'aviateur Noël emmène notre collaborateur Albert Hamelin faire une promenade avec lui. Celui-ci en a profité d'ailleurs pour faire nombre de photographies du plus grand intérêt.

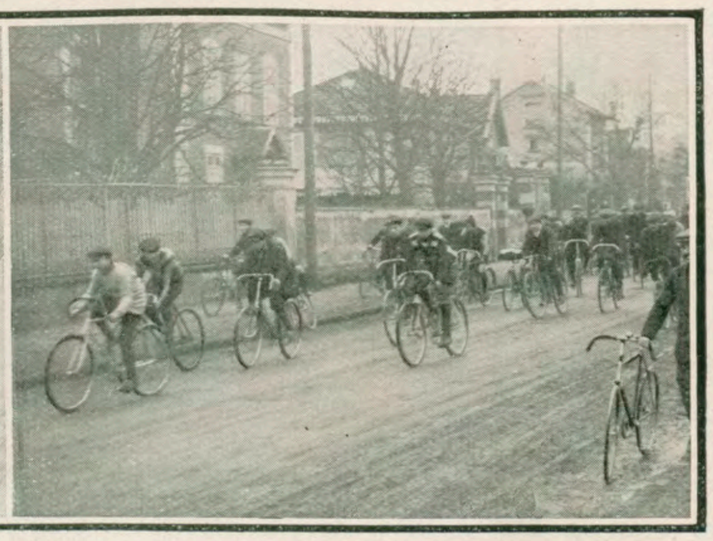
La neige est tombée en abondance à Cauterets et atteint une hauteur de plus d'un mètre, aussi est-on obligé de recourir à l'office du chasse-neige pour dégager les chemins obstrués.

Adjordan, champion de billard, vient de battre le record du monde au cadre par la rouge, faisant une série de 441 points.



L'appareil de Moisant après sa chute à Haraban (banlieue de New-York), où l'infortuné aviateur trouva la mort. C'était sur ce même appareil qu'il avait gagné le prix de la Statue de la Liberté, qui fut attribué plus tard à Grahame White.

Dans les Pyrénées, les aviateurs s'entraînent pour la Coupe Blériot. Chaque jour des courses sont organisées entre MM. Leblanc, le vainqueur du Circuit de l'Est, prince Bibesco, Tissandier, Braun, Schneider.



*357 Tout-Petits disputaient dimanche la course au clocher organisée par notre confrère l'*Auto. *La course a obtenu un succès mérité et s'est terminée par la victoire de Louis Raffy. 116 coureurs ont couvert le parcours en moins de 2 h. 30.*

Principaux résultats sportifs du 15 au 22 Janvier

ATHLÉTISME

SAMEDI 21 JANVIER. — Boxe. — Wonderland. — Badoud bat Brochet aux points. Bernstein et Bernard font match nul. Ledoux knock-out Tom Paul. Darkey Haley bat Audouy aux points.

SAMEDI, 21 JANVIER. — Swensea. — Football Rugby. — Pays de Galles bat Angleterre par 15 points à 11.

DIMANCHE 22 JANVIER. — Parc des Princes. — Stade Français bat Cercle Amical par 18 points à 8.

Issy. — Racing Club de France bat Sporting Club de Vaugirard par 17 points à 10.

Nantes. — Le Sporting Club Universitaire de France bat le Stade Nantais Université Club par 5 points à 3.

Saint-Cloud. — Cross Country. — Keyser arrive premier dans le challenge Gallais, qui revient par équipes au Racing Club Français.

CYCLISME

DIMANCHE 22 JANVIER. — Palais des Sports. — L'équipe Charron-Rousseau gagne la Course des Six Heures devant Beyl Miquel et Wirth-Cottrel.

Ville-d'Avray. — Course au clocher. — 1. Louis Raffy; 2. Marcel Dhome; 3. Léon Pons.

HIPPISME

LUNDI 23 JANVIER. — Courses à Nice. — *Prix du Grand Cercle de Nice* (Steeple chase handicap, 30.000 fr.). — 1. Renteria, à M. James Hennessy; 2. Le Matifan, à M. A. Veil-Picard. P.-M., gag., 21 fr. 50; pl., 8 fr. 50 et 28 francs.

L'Annuaire de la « Chronique du Turf », contenant les comptes rendus officiels des courses de l'année en France et des principales courses de l'étranger, performances de chaque cheval, chevaux gagnants en France et en Angleterre; vente des produits de pur sang en 1910; couleurs des propriétaires, jockeys, entraîneurs, est en vente au prix de 7 francs, 4, rue de Valois, Paris.

SPECTACLES SPORTIFS DE LA SEMAINE

VENDREDI 27 JANVIER. — Cirque de Paris. — Boxe. — Piet-Carpentier.

MERCREDI 1er FÉVRIER. — Wagram. — Boxing Club. — Harry Lewis-Mac Clowskey.

SAMEDI 28 JANVIER au JEUDI 29 FÉVRIER. — Grande Semaine des Pyrénées : Vernet-les-Bains, Luchon, Lourdes, Cauterets.

Les Concours de la "Vie au Grand Air"

Voir dans le dernier numéro les conditions et le règlement de nos Concours dotés de prix en espèces.

MA VIE ET MES COMBATS

Par JACK JOHNSON, champion du monde.

Jack Johnson, le champion du monde de boxe, a commencé dans notre dernier numéro le récit de ses aventures. Il raconte sa jeunesse orageuse et les anecdotes qui précédèrent son entrée dans le ring.

JE ne pouvais pas attendre que le gâteau soit cuit et, aussitôt que ma mère avait le dos tourné, j'ouvrais le four, et j'en coupais un petit morceau. Quand je n'avais pas de couteau ou de cuillère à ma portée, je me servais avec mes doigts. Je me brûlais parfois terriblement, mais cela ne me faisait rien. Quelquefois, ma sœur Lucy m'apercevait : alors elle se précipitait, comme une poule sur ses poussins, et cela finissait toujours mal pour moi.

De quelque façon que je cherchais à me sauver, Lucy arrivait toujours à me trouver. Si je me cachais dans un train pour descendre à la première station, elle l'apprenait et je la voyais arriver. Si je me sauvais dans le port, je n'avais pas encore décidé dans quel hangar je m'installerais ou de quelle caisse je ferais ma maison, que Lucy était là avant le soir. Elle était vraiment un peu sorcière!

Cependant, la dernière fois que je quittai la maison, je trouvai un moyen grâce auquel il fut impossible à Lucy de me suivre. Mais, auparavant, il convient que je vous donne les raisons de mon escapade. L'histoire que je vais vous dire est déjà connue, mais je veux vous la conter telle qu'elle s'est passée. Elle ne me parut pas aussi plaisante quand elle m'arriva. Je la pris même tout à fait au tragique, mais, maintenant, je reconnais bien que c'était une plaisanterie.

CHAPITRE III

HISTOIRE TRAGI-COMIQUE D'UN PRÉDICATEUR NOIR, D'UN NÉGRILLON ET D'UNE BOUTEILLE DE GIN. — JE FAIS CONNAISSANCE AVEC LE MAL DE MER.

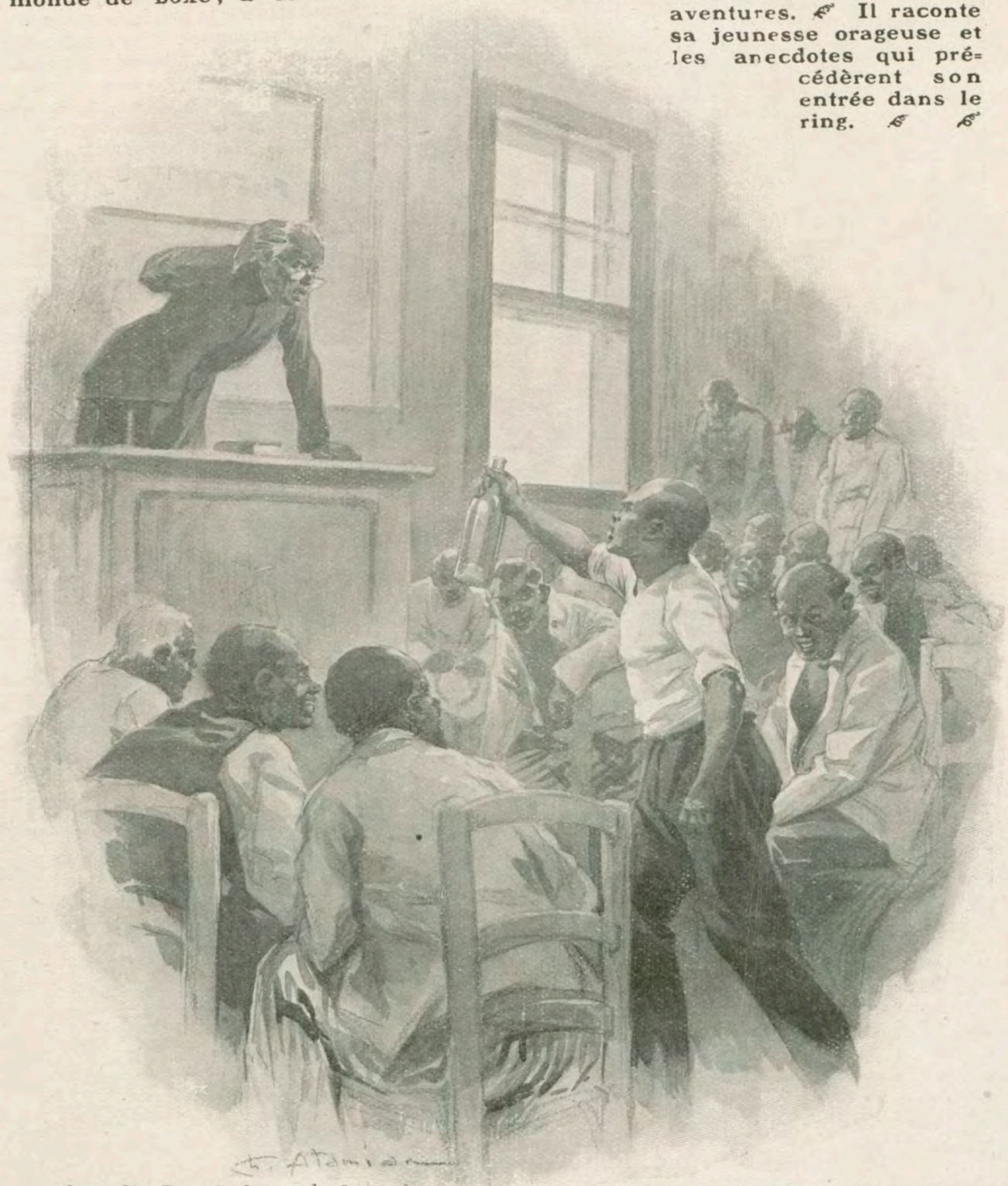
Les trois principaux personnages de cette histoire que je me représente maintenant comme une comédie, mais qui m'apparut alors comme une impressionnante tragédie sont un prédicateur noir, que nous appellerons Simons, ce n'est pas son nom, mais il vit encore, c'est un homme craignant Dieu et je ne voudrais ni heurter ses convictions, ni rouvrir une vieille blessure, les deux autres sont un barman nommé Paul et un petit négrillon d'un peu moins de 12 ans, et dont je n'ai pas besoin de rappeler le nom. En commençant cette petite histoire, il est bon de rappeler aux lecteurs que mes parents étaient tous les deux très pieux et adeptes des plus assidus de l'église méthodiste.

Frère Simons était pasteur d'une petite secte à laquelle il faisait un prêche tous les dimanches. Durant la semaine, il exerçait le métier de blanchisseur et quelques autres plus ou moins bizarres pour ajouter aux maigres émoluments que lui rapportaient ses fonctions de prédicateur. C'était un bon blanchisseur; mais ceux qui l'occupaient n'avaient pas tardé à remarquer qu'un peu de gin « pour l'estomac » était le péché favori du blanchisseur, aussi, quand ils lui apportaient du linge, ils avaient soin d'y ajouter une petite bouteille noire, et le travail n'en allait que mieux. Quand on l'entendait chanter le cantique : « Que ferez-vous quand le grand jour sera venu ? » Il n'y avait pas besoin de s'occuper de lui, son travail était vite et bien fait.

C'est ce qui arriva le samedi en question. Ce jour là, le brave Simons avait u un gros panier de linge, et une bouteille en proportion. Quand le soir vint, il se sentit très fatigué, il avait la langue sèche, et il se disait qu'un bon verre de gin lui ferait du bien à l'estomac. Il appela donc le petit nègre.

— Tiens Jakey, lui dit-il, va-t-en chez Paul avec cette bouteille, tu lui diras de m'y mettre une demi-pinte de gin, je lui paierai la semaine prochaine.

Ceux de nos lecteurs auxquels il a pu arriver de boire une certaine quantité de gin dans la soirée se représentent très bien ce que ressentait le dimanche matin notre honnête pasteur.



— Que dit Paul? demande le frère Simons.

— Il dit, m'sieu, qu'il ne veut pas vous donner de gin avant que vous ayez payé la bouteille d'hier soir.

Quand l'heure de la messe arriva, il n'avait pas les idées très nettes. Il avait la réputation de parler d'abondance, et passait pour improviser avec facilité. Malheureusement, il avait eu beaucoup trop d'occupation la veille au soir pour préparer son improvisation. Il était assis sur une caisse dans la sacristie, et il pensait à part lui, que, s'il avait eu quelques petits verres de gin pour lui éclaircir les idées, cela aurait bien mieux été. Derrière la porte, sur une petite étagère, il appercevait une bouteille noire; il la regardait du coin de l'œil, en lui adressant des sourires détachés. Mais elle ne répondait rien, ce qui n'avait rien d'étonnant, puisqu'elle était vide. Soudain, il vit derrière l'église le négrillon qui, précisément, la veille lui avait rendu service. Il l'appela et lui tendant la bouteille :

— Tiens petit, prends cette bouteille et cours chez Maître Paul, et dis lui d'y verser une pinte de gin. Il obligera beaucoup le frère Simons qui se sent un peu faible ce matin.

Le gamin prit la bouteille et s'en fut en courant, pendant que le pasteur continuait à réfléchir, dans la sacristie, à son prochain sermon.

Mais voici que dans l'église l'officiant chantait un cantique que tous les fidèles chantaient après lui, mais ni garçon, ni bouteille. Le prédicateur n'arrivait pas; le pasteur entonne un autre cantique que toute l'assemblée reprend en chœur, mais le gosse n'est toujours pas là.

Reconnaissant qu'il ne peut retarder plus longtemps, frère Simons fait un effort désespéré pour se lever, pénètre dans l'église et monte à la chaire. Il dépose à côté de lui son chapeau haut de forme qui garde encore quelques traces de savon. Il jette son mouchoir dans son chapeau, ajuste ses lunettes, tousse deux ou trois fois pour s'éclaircir la voix et ouvre la Bible au hasard. Mais les mots n'arrivent pas. Il hésite et, jetant un regard sur les fidèles, absorbés dans un silence respectueux, il commence :

— Chers frères et chères sœurs, nous trouverons le sujet de notre entretien, ce matin, dans les paroles de Saint-Paul et Saint-Pierre. Savez-vous ce que disent les deux apôtres? Vous ne le savez pas. Que dit Paul? Vous n'en savez rien du tout.

Et frappant la chaire avec son poing, il reprend :

— Et que dit Paul, je le repète?

Tout à coup, voilà une voix d'enfant qui part du fond de l'église.

— Il dit, m'sieu, qu'il ne veut pas vous donner de gin avant que vous ayez payé la bouteille d'hier soir.

Là-dessus, voici frère Simons qui dégringole les marches de la chaire à la grande stupéfac-

tion du public; je bondis hors de l'église, je cours jusqu'au port, avec le pasteur à mes trousses. J'arrive à lui échapper un instant et je saute sur un bateau dont précisément on larguait les amarres. Je passai inaperçu dans la confusion du départ et je parvins à me cacher sous l'établi du charpentier. Bientôt, le navire sortait du port. C'était, je l'appris depuis, un steamer du nom d'*Indépendance*, capitaine Sam Bill qui se rendait de Galveston à Boston. J'avais à ce moment entre onze et douze ans. Il m'était souvent arrivé de monter en bateau dans le port ou sur la rivière, mais je n'avais jamais été en mer. Soudain, voilà la tête qui me tourne, mon cœur qui s'en va et je commence à être malade, comme on n'en a pas idée. Je venais de faire connaissance avec le mal de mer. Je restai là, caché pendant tout un jour, quand tout à coup un matelot m'aperçut. Il me tira par le pied, me sortit de ma cachette et m'amena devant le capitaine. C'était un brave homme, incapable de faire du mal à un gosse.

Il me demanda comment je me trouvais à son bord.

— Quel est ton nom, gamin? ajouta-t-il.

— Johnny Johnson, m'sieu.

— Où habites-tu?

— A Galveston, m'sieu.

— Comment s'appelle ton père?

— Henry Johnson, m'sieu.

— Où vas-tu?

— Avec l'*Indépendance*, m'sieu.

— Tu es un polisson!

Et il me lança un regard furieux. Mais j'étais trop malade pour avoir peur de quelque chose. Le capitaine se retourna vers le second et lui dit :

— Entrez ce gamin sur le livre de bord, avec le nom de son père et son adresse et envoyez-le aux cuisines. Nous le descendrons à Key-West.

Je croyais aller à Boston. Comment j'y arriverais, je n'en savais rien. Pour le moment je ne demandais qu'une chose, sentir sous mes pieds un terrain solide. J'étais trop malade pour pouvoir aider en quoi que ce soit aux cuisines. Comme je ne mangeais rien, je ne faisais pas beaucoup de dépenses.

Je passais mon temps sur le pont, autant que possible loin du regard des officiers, durant les deux ou trois jours que nous passâmes en mer avant d'arriver à Key-West. Là, on me jeta littéralement hors du steamer et je me trouvai, triste et lamentable épave, dans une ville inconnue. J'errai au hasard pendant une heure ou deux, et je vis beaucoup de gens de ma couleur qui entraient sur le bateau avec des coquillages qu'ils offraient aux passagers. Quelque temps de séjour à terre m'avait remis l'estomac; j'oubliai mes anciennes souffrances et je me décidai à essayer de me faufiler à nouveau sur l'*Indépendance*. Je me promenai un instant sur le rivage et je ramassai des coquillages abandonnés là sans doute par quelques enfants et j'enfilai la passerelle avec mon chargement. Je n'avais pas mis le pied sur le pont qu'un des quartiers-maîtres me vit et me reconnut. Il se mit à courir après moi. Je jetai mes coquillages pour filer plus vite. Mais quel fut mon désespoir quand je vis le vieil *Indépendance* lever l'ancre sans moi.

A cette époque, il n'y avait qu'un bateau par semaine faisant le service entre Boston et Galveston qui touche à Key-West, j'étais donc là pour huit jours, et peut-être plus. Mes trois ou quatre jours de diète et de mal de mer à bord du bateau m'avaient laissé fatigué et affamé. Pour dormir, je n'avais qu'à me coucher n'importe où ; mais pour manger, c'était autre chose. Je me mis donc à chercher quelles ressources offraient la ville à un jeune nègre désireux de gagner sa vie. Mais je n'étais pas le seul dans mon cas, et la seule issue que je trouvai fut de partir en mer avec des pêcheurs d'éponges. Je savais déjà très bien nager et plonger, et je n'étais pas exigeant pour le salaire. Mais je ne pouvais guère travailler longtemps, car j'étais tout de suite repris par ce maudit mal de mer. Néanmoins, comme je ne coûtais pas bien cher aux pêcheurs, ils me gardèrent deux ou trois jours, mais après, ils se lassèrent de ce malade obstiné et je fus une fois de plus sur le pavé.

Je me promenai sur les quais et dans les rues cherchant toujours à récolter quelque chose pour manger, dormant sur un ballot de coton ou un rouleau de cables. Enfin, je fis connaissance d'un débardeur de navires auquel je dis que je voudrais bien aller jusqu'à Boston. A son tour, il m'avoua qu'il cherchait à s'embarquer en cachette sur le prochain steamer et il m'offrit de l'accompagner. Nous combinâmes toute notre affaire. Le lendemain le steamer arriva. Quand il fut à quai, on commença par débarquer des marchandises pour en embarquer d'autres. Ce travail se faisait au moyen d'une passerelle des plus primitives sur laquelle on poussait des chariots. J'aidais mon nouvel ami dans son travail. Vous comprenez qu'au milieu des douzaines et des douzaines de déchargeurs qui allaient et venaient du pont sur le quai et réciproquement, nous n'étions pas reconnus. J'aidais à pousser des charriots et à l'avant-dernier voyage j'oubliai de remonter à terre. Mon camarade fit son dernier chargement et revint une autre fois en aidant un de ses copains qui repartit tout seul. Perdus dans la foule des passagers, personne ne nous remarqua et, bientôt, nous étions en pleine mer. Nous avions pris avec nous les provisions nécessaires pour un voyage de quelques jours et, si ce n'avait été ce maudit mal de mer dont je fus repris aussitôt sorti du port, je serais arrivé à Boston sans encombre.

CHAPITRE IV

J'ARRIVE A BOSTON. — QUATRE ANS DE MA VIE. — DE L'ÉCURIE AU VÉLODROME. — JE SUIS PEINTRE.

Il y avait à peu près un jour que je gisais là, terrassé par le mal de mer qu'augmentait encore l'odeur écœurante qui régnait dans le recoin dans lequel nous étions cachés. Je crus que j'allais mourir et si je ne mourus pas, c'est certainement parce que les plaintes que je ne pouvais étouffer attirèrent l'attention d'un matelot et, quelques minutes après, j'étais tiré de mon trou et amené sur le pont. Aussitôt, conduit devant le capitaine, je vis se renouveler la même scène qu'avec le capitaine Sam de l'*Indépendance*. Elle se termina de la même façon, par mon envoi à la cuisine comme aide du maître coq. Celui-ci me donna une grande marmite de pommes de terre à éplucher. La chaleur de cette cuisine close, l'odeur de graisse, tout cela ne contribuait pas à me remettre d'aplomb. Aussi, le cuisinier en eut tout de suite assez de moi et, lorsque mes pommes de terre furent épluchées, il me remercia et je fus envoyé à la chaufferie pour aider à passer le charbon. Un gamin de onze ans, avec le mal de mer, enfermé dans la chambre de chauffe d'un paquebot! Vous voyez le tableau. Je n'avais pas la force de soulever une pelle et les chauffeurs me prirent en pitié. Je passais mon temps à manger des citrons. J'en avalai ma foi, une pleine caisse, sans prendre aucune autre nourriture. Aussi, quand j'arrivai à Boston, j'avais les gencives si malades et les dents si agacées, que je ne pouvais plus fermer la mâchoire.

Le capitaine m' envoya à la cuisine comme aide du maître coq.

Vous jugez de ma joie quand je pus mettre le pied sur le plancher des vaches! Il est vrai que je n'avais pas un sou, que je ne connaissais personne et que c'était la première fois que je voyais une grande ville. Je savais, aussi, par expérience, comment les autres gamins accueillaient un « nouveau ». Mon premier effort fut de trouver un gîte et de quoi manger afin de reprendre mes forces. Je trouvai asile chez une brave femme, Mrs Dibble, qui m'occupait à faire son ménage le matin et le soir et m'envoyait à l'école l'après-midi. Entre temps, je bricolais de côté et d'autre pour gagner quelqu'argent. Finalement, je me trouvais très bien à Boston. Naturellement, j'eus bien quelques querelles avec les gamins du pays qui étaient désireux de tâter la peau d'un nouveau. Mais, si je ne les recherchais pas, je ne les fuyais pas non plus; aussi, bientôt on me laissa tranquille.

Une de ces batailles m'est restée spécialement dans la mémoire. Ce fut avec un autre garçon noir nommé Lewis. C'était le coq de tout le voisinage; nous ne tardâmes pas à nous rencontrer et le résultat de notre première conversation, fut un combat sur la grande place. Cette fois, ce fut sérieux. C'était un indien de l'Ouest; il avait des notions de boxe et ce combat fut le plus dur de ceux que j'avais eus jusqu'ici. Mais je tenais à vaincre pour conserver mon prestige sur les autres gamins. La bataille dura jusqu'à ce que quelques spectateurs, qui s'étaient arrêtés pour nous voir boxer, jugèrent qu'il y en avait assez et nous séparèrent. J'avoue que je fus très heureux de la décision et mon adversaire aussi, quoiqu'il n'en dit rien.

Je restai à Boston environ quatre ans, allant à l'école le plus souvent que je pouvais. Je travaillais aussi quand je trouvais à m'occuper et je mettais soigneusement mon argent de côté. Je pus ainsi pendant ces quatre années, faire une ou deux fois le voyage pour voir mes parents et rester quelques jours avec eux. J'eus toujours le mal de mer, mais cette fois je payai ma place.

J'avais environ 15 ans, quand je quittai Boston pour de bon, afin de rentrer chez mes parents. Je restai un peu à la maison, cherchant une occupation à Galveston ou aux environs. Je me décidai enfin à me tourner du côté des courses de chevaux. Pendant deux ans, je fus successivement lad, jockey et entraîneur. J'entrai d'abord dans l'écurie de M. Moseley que je quittai au bout de quelque temps et je passai successivement chez Gayheart, Joyce et finalement Bob Miller. Ce dernier possédait un des flyers les plus vites que j'ai jamais montés. C'était une pouliche du nom de Mlle Suzon et elle était considérée au Texas comme un phénomène. Naturellement j'eus quelques discussions avec des camarades qui se terminèrent de la façon ordinaire. La plupart du temps, ces discussions avaient des causes professionnelles, une façon incorrecte de monter en course, les mérites relatifs de nos poulains, etc. D'autres fois, c'était à cause de paris dont le règlement n'allait pas tout seul. Mais il est inutile d'insister plus longtemps.

Je n'ai jamais eu d'accidents graves en course. Cependant, je me souviens d'un qui nous amusa quelques jours. J'entrainais un yearling et, un matin, je le montai à poil.

JACK JOHNSON.

(A suivre.)

(Illustrations d'Atamian.)

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI.

Le Gérant : CAMILLE LECESTRE.